

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG
Vastgesteld op 5 juni 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de brief van 28 januari 2020 inzake de strategische aanpak batterijen (Kamerstuk 31 209, nr. 223),
- over de brief van 4 maart 2020 met de reactie op het verzoek van het lid Van Aalst, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 4 februari 2020, over het bericht 'Duizenden euro's subsidie voor elektrische auto's' op Telegraaf.nl d.d. 3 februari 2020 (Kamerstuk 31 305, nr. 309)
- en over de brief van 17 april 2020 inzake de voortgang van het Klimaatakkoord mobiliteit (Kamerstuk 32 813, nr. 494).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 mei 2020 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 3 juni 2020 zijn de vragen, voorzien van een inleiding, beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inleiding

Hieronder treft u de antwoorden op de vragen per onderwerp aan. Daarbij wil ik nogmaals opmerken dat de COVID-19-epidemie mijn volle aandacht heeft. Samen met onze partners werken we desalniettemin hard aan het realiseren van onze doelen. Langzaamaan ontstaat iets meer ruimte om het normale leven op te pakken, maar ik besef dat er partijen zijn die zwaar te lijden hebben onder de omstandigheden. De bereidheid om door te pakken, is binnen de sector nog altijd onverminderd groot. Ik wil met de sector bedrijven helpen duurzaam te innoveren en klaar te maken voor toekomstige uitdagingen.

Voortgang algemeen

De leden van de D66-fractie hebben met interesse de brief gelezen over de voortgang van het mobiliteitsdeel van het Klimaatakkoord en vragen de staatssecretaris hoe het staat met de uitwerking van het mobiliteitshoofdstuk van het Klimaatakkoord. In deze brief lezen deze leden dat een aantal departementen achterloopt op het behalen van het doel om in 2020 20% van de auto's in de rijksvloot 'zero emission' te laten zijn. Deze leden vragen de staatssecretaris om inzichtelijk te maken wat de stand van zaken per departement is. Daarbij vragen zij tevens aan de staatssecretaris om aan te geven op welke wijze zij de departementen gaat aansporen wanneer die op de doelstelling achterlopen.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de staatssecretaris in haar brief kort ingaat op de transitie naar elektrisch bij het wagenpark van de (rijks)overheid. Defensie blijft achter. Deze leden zijn zeer benieuwd naar de plannen en voortgang van alle ministeries en vragen de staatssecretaris hier nader over te rapporteren. Ook zouden deze leden graag weten waarom het ene ministerie het beter doet dan het andere, hoe de achterblijvers kunnen bijtrekken en wanneer dit bereikt is.

Bij de Kamerbrief van 17 april jl. over de voortgang van het Klimaatakkoord is een overzicht van de stand van zaken per onderwerp toegevoegd.¹ De stand van zaken ten aanzien van de uitrol van elektrische voertuigen per departement is opgenomen in de Jaarrapportage Bedrijfsvoering Rijksoverheid.² Zoals in de Kamerbrief aangegeven zal ik de Kamer eind 2020 verder informeren over de stand van zaken per departement. Samen met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van Economische Zaken en Klimaat en de staatssecretaris van Defensie zet ik in op verbeteracties, waaronder uitbreiding van de laadinfrastructuur bij Rijksgebouwen, uitbreiding van raamcontracten voor zero-emissie voertuigen, het onder de aandacht brengen van vele voordelen van elektrisch rijden en verbetering van de monitoring. Hiervoor is een regiegroep onder coördinatie van BZK opgezet met de grote wagenparkbeheerders en IenW (vanuit verantwoordelijkheid voor het Klimaatakkoord).

¹ Kamerstuk 32 813, nr. 494

²

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/05/01/jaar-rapportage-bedrijfsvoering-rijk-2019/jaarrapportage-bedrijfsvoering-rijk-2019.pdf>

Effect COVID-19

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen over de gevolgen van de huidige COVID-19-epidemie en wat dit gaat betekenen voor het ov, de fiets en het resterende mobiliteitsbeleid en de verduurzamingsplannen.

26 mei hebben de minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik u geïnformeerd over mobiliteit tijdens de coronacrisis.³ Data van NDW laat zien dat de verkeersintensiteit op het hoofdwegennet op het dieptepunt van de huidige crisis ruim 40% lager was dan begin maart. Het OV-gebruik nam in dezelfde periode nog sterker af. Op basis van de CPB-coronascenario's maakte het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) half april een nieuwe trendprognose wegverkeer voor de middellange termijn waarin in het scenario van een diepe economische recessie (12-maanden scenario) het totale wegverkeer in heel Nederland pas in 2025 weer voorbij het niveau van 2019 komt.⁴

De effecten op lange termijn zijn op dit moment onduidelijk. Samen met de sectorpartijen ben ik in gesprek om deze in kaart te brengen. De effecten van de coronacrisis op de uitvoering van het Klimaatakkoord zullen in het volgende uitvoeringsoverleg (begin juli) aan de orde komen. De COVID-19-epidemie biedt naast bedreigingen ook kansen voor het mobiliteitsbeleid. Vanuit de werkgeversaanpak werden bedrijven vóór de crisis al gestimuleerd slimmer en duurzamer te reizen, o.a. via de inzet van regionale verbanden van werkgevers.

Door de crisis is er momentum om de goede ervaringen die de afgelopen tijd zijn opgedaan te behouden. Met diverse partijen beziet het kabinet op dit moment hoe thuiswerken structureler onderdeel van ons werk kan worden.

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de autofabrieken in Europa, en wellicht de hele wereld, vanwege de coronacrisis nu vrijwel stilliggen. Wat betekenen de recessie en stilstand in productie voor het tempo in de uitrol? Hoe staat het met annuleringen van orders voor nieuwe voertuigen en hoe staat het met nieuwe bestellingen in de automarkt, die zich nu geconfronteerd ziet met minder vraag, vele bestaande voorraden waarop afgeschreven moet worden en blijvend lastige economische vooruitzichten? Kortom, welke impact heeft de coronacrisis op het Klimaatakkoord voor wat betreft de mobiliteit? Kan de staatssecretaris de gevolgen in kaart brengen? Klopt het dat er momenteel nauwelijks emissieloze voertuigen meer geproduceerd worden? Is het haalbaar dat die productie weer snel op gang komt? Hoe

³ Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 720

⁴ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2020/04/20/mobiliteit-en-de-coronacrisis>

zit dit met emissieloze logistiek in steden, bij bestelbussen en vrachtverkeer? Zijn die wel beschikbaar in de markt en lopen we niet het risico dat de wens van emissieloos rijden harder gaat dan het beschikbare aanbod en/of de vraag? Wat is dan het gevolg voor het overheidsbeleid? In hoeverre kunnen we dat bijstellen aan de realiteit? Of is de staatssecretaris van plan extra impulsen te geven aan een markt, die vanuit zichzelf en door de wereldwijde economische omstandigheden niet zo vlot levert als zij gedacht had?

Dat de corona-crisis impact heeft op de mobiliteit is evident. De Europese autokoepel ACEA monitort de impact van het coronavirus op de productie van motorvoertuigen in de 27 EU-lidstaten en het Verenigd-Koninkrijk⁵. Op 25 mei 2020 rapporteerde zij een EU-breed productieverlies als gevolg van fabriekssluitingen van ten minste 2,4 miljoen motorvoertuigen tot nu toe. Dit cijfer betreft alle personen-, vracht- en bestelwagens en bussen, niet alleen elektrische. De gemiddelde sluiting bedroeg op dat moment 30 werkdagen. Dit getal kan nog oplopen als fabrieken langer gesloten blijven of nieuwe fabriekssluitingen erbij komen.

Ten tijde van de beantwoording komen de eerste signalen dat de meeste autofabrieken weer zijn opgestart of op korte termijn gaan opstarten⁶. Ik heb daarom op dit moment niet het beeld dat er langdurig problemen blijven aan de aanbodkant. Samen met de partijen van het Formule E team (FET) houd ik de gevolgen nauwgezet in de gaten.

Wat betreft de vraagkant meldt de RAI-vereniging een terugval in autoverkopen (totaal) in de maand april van 55%. De BOVAG rapporteert in haar Coronamonitor van week 19 een geschat omzetverlies onder haar leden van 44,1%. Het aantal annuleringen en bestellingen is bedrijfsgevoelige informatie die niet kan worden gedeeld. Uit oogpunt van voorkoming van kartelvorming kunnen koepelorganisaties deze informatie ook niet opvragen. Relatief gezien is het aandeel elektrische auto's verhoudingsgewijs wel gestegen binnen de autoverkopen van de maand april⁷.

Op 4 juni start ik met de subsidieregeling voor elektrische personenauto's. Hiermee verwacht ik in de particuliere markt een extra impuls te kunnen geven om op de in het Klimaatakkoord afgesproken ingroeipad te kunnen blijven. Ook de partijen van het FET zoals de BOVAG, ANWB en de RAI

⁵ <https://www.acea.be/news/article/interactive-map-production-impact-of-covid-19-on-the-european-auto-industry>

⁶ <https://www.automobielmanagement.nl/auto-economie-buitenland/2020/04/14/opstart-autofabrieken-komt-in-versnelling/>

⁷ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

benadrukken unaniem de noodzaak van de tijdige implementatie van de subsidie op 4 juni aanstaande.

De invoering van de zero emissiezones voor stadslogistiek vraagt veel van bedrijven en overheden en vereist een geleidelijk en zorgvuldig proces. Zowel bedrijven als overheden wordt tijd gegund om de overgang te maken op een dusdanige manier dat die haalbaar en betaalbaar is en dat zij aan kunnen sluiten bij natuurlijke momenten van investeringen. Momenteel zijn er verschillende modellen emissieloze bestel- en vrachtwagens beschikbaar en op de markt, de verwachting is dat dit aantal de komende jaren zal groeien. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat er vanaf 2025 zero emissie zones voor stadslogistiek worden ingevoerd in de 30-40 grotere gemeenten. Op dit moment wordt gewerkt aan een Uitvoeringsagenda stadslogistiek waarbij de stappen tot emissieloze stadslogistiek in 2025 worden uitgewerkt. De voertuigbeschikbaarheid- en betaalbaarheid zijn ook onderdeel van deze agenda en behoren bovendien tot de factoren die jaarlijks zullen worden gemonitord. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat er een stimuleringsprogramma komt voor elektrische bestel- en vrachtvoertuigen waarmee zoveel mogelijk tegemoet zal worden gekomen in de meerkosten bij de aanschaf van deze voertuigen ten opzichte van dieselveertuigen. De voorbereidingen hiertoe zijn in volle gang. Daarnaast werkt Nederland zowel op Europees als internationaal niveau mee aan de stimulering van de productie van zero emissie (vracht-)voertuigen. Zo ben ik voorzitter van de Transport Decarbonisation Alliance (TDA) waarbij de producenten wereldwijd opgeroepen worden om meer emissievrije voertuigen te produceren.

De leden van de VVD-fractie willen weten welke informatie de Kamer krijgt om de vinger aan de pols te houden. En wanneer ontvangt de Kamer deze, op welke momenten? Welke criteria en kengetallen zijn leidend om beleid tijdig te kunnen beoordelen? Deelt de staatssecretaris de mening dat een eenduidige uitleg en informatievoorziening richting bedrijven nodig is, aangezien zij voor de investeringen moeten gaan staan? Hoeveel elektrische bestelauto's rijden thans op de Nederlandse wegen en wat is de prognose volgens het Klimaatakkoord? Is een dergelijke beoogde groei nog wel haalbaar in de huidige crisis? Hoe moet een mkb-ondernemer die in de economische rampspoed zit, investeren in een nieuw zero-emissievoertuig, als zijn/haar omzet nihil is vanwege deze huidige crisissituatie?

Ik deel de mening dat een eenduidige uitleg en informatievoorziening richting bedrijven nodig is, aangezien zij én de gemeenten voor de investeringen moeten gaan staan. De invoering van de zero emissiezones voor stadslogistiek

vraagt veel van bedrijven en overheden en vereist een geleidelijk en zorgvuldig proces. Zowel bedrijven als overheden wordt tijd gegund om de overgang te maken op een dusdanige manier dat die haalbaar en betaalbaar is en dat zij aan kunnen sluiten bij natuurlijke momenten van investeringen. Afgesproken is dat de locatie (welke stad), de omvang van de zone en het geldende toegangsregime van de zero-emissiezones voor stadslogistiek tijdig voor de invoering van de zone duidelijk zijn. Dit is van belang zodat bedrijven in de gelegenheid zijn om te kunnen anticiperen op daadwerkelijke invoering van die zones.

Ook moeten bedrijven en overheden erop kunnen rekenen dat er tijdig voldoende emissieloze bestel- en vrachtauto's zijn, dat deze voertuigen beter betaalbaar worden en dat de laadinfrastructuur tijdig op orde is. Over al deze facetten ben ik met betrokken partijen, waaronder VNG, Stichting Natuur & Milieu, RAI Vereniging, BOVAG, TLN, evofenedex en MKB-NL, in gesprek. Ik verwacht nog voor de zomer aan uw Kamer duidelijkheid te geven over de contouren van het toegangsregime en het verdere besluitvormingsproces daarover. Uitgangspunt hierbij zijn onder meer geüniformeerd toegangsbeleid tot de zero emissiezones, voldoende voertuigbeschikbaarheid, betaalbaarheid en voldoende laadinfrastructuur. Daarbij wordt niet alleen gedacht aan één-op-één vervanging van voertuigen, maar ook aan andere logistieke concepten en duurzaam aanbesteden en duurzaam inkopen.

Medio mei 2020 reden er 69 hybride en 4925 volledig elektrische (batterij- en waterstof-elektrisch) bestelbussen op een Nederlands kenteken. Door de huidige situatie staat de groei weliswaar onder druk, maar ik acht het nog steeds realistisch dat er tijdig voldoende emissieloze bestel- en vrachtauto's zijn. Zowel de tijdige aankondiging van de zones als de financiële stimulering maken dat de ondernemers kunnen aansluiten bij natuurlijke investeringsmomenten. Ook kunnen andere logistieke concepten wellicht een oplossing bieden waardoor geen aanschaf nodig is.

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat door de afname van het gebruik van benzine en diesel als gevolg van de COVID-19-maatregelen, ook het gebruik van hernieuwbare energie in vervoer in volume sterk is afgenomen. Kan de staatssecretaris inzichtelijk maken wat het verwachte verbruik van hernieuwbare energie in vervoer in 2020 zal zijn? Kan de staatssecretaris daarbij aangeven of het realiseren van een bijdrage van minimaal 36 PJ aan de 14% algemene hernieuwbare-energiedoelstelling naar verwachting in het geding komt? Zo ja, zullen er maatregelen getroffen worden om in 2020 dit doel alsnog te halen?

Door de coronacrisis is het op dit moment nog niet volledig duidelijk wat de gevolgen zijn in het brandstofverbruik. Wel kan worden verondersteld dat er minder brandstof wordt gebruikt door de huidige coronacrisis met minder CO₂-reductie tot gevolg, zelfs wanneer de gebruikte brandstof hernieuwbaar is.

Voor de doelstelling in 2020 is de verplichting op de inzet van hernieuwbare energie zo opgezet dat de 36 PJ uit het energieakkoord met grote mate van zekerheid behaald zal worden. Nederland hanteert daarvoor een jaarverplichting van 16,4% in 2020, dus iets hoger dan de 14% uit de RED1. Extra maatregelen worden vanuit dit oogpunt dan ook niet voorzien.

De leden van de D66-fractie vragen hoe het staat met de pilots ‘betalen autoreizen naar gebruik’. Wordt in de opzet van de pilots rekening gehouden met de gevolgen van deze coronacrisis? Meer algemeen vragen deze leden of de staatssecretaris nu al kan aangeven welk effect de coronacrisis heeft op de Nederlandse mobiliteit.

Ja. De aanpak mobiliteit in de 1,5 meter samenleving vraagt om een gedeeltelijke herziening van de pilots alternatieve vormen van vervoer en betaling uit het Regeerakkoord. In de Kamerbrief van november 2019 is aangegeven dat er vijf pilots uitgewerkt worden. De pilot ‘verhandelbare parkeerrechten’ is inmiddels afgerond, de resultaten zullen binnenkort bekend worden gemaakt. Twee pilots die in de opstartfase zaten zijn tot nader order uitgesteld vanwege de COVID 19 maatregelen. Het betreft de pilot ridesharing en de pilot variabele bijtelling op basis van privékilometers. Het huidige mobiliteitsbeeld is niet representatief waardoor een betrouwbare uitkomst van de pilots onwaarschijnlijk is. Daarnaast zijn de pilots sterk gericht op woon-werkverkeer, hiervoor geldt al de afspraak om zoveel mogelijk thuis te werken. De mogelijkheid tot daadwerkelijke uitvoering is mede afhankelijk van de Kabinetsbesluiten ten aanzien van mobiliteit in de 1,5 meter samenleving.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de staatssecretaris in haar brief kort ingaat op de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor het ov. Ons ov verliest nu 200 miljoen euro per maand, een verlies dat de sector onmogelijk kan dragen. Dit heeft serieuze gevolgen voor de rentabiliteit en overlevingskansen van deze bedrijven en aangezien zij een onmisbare dienst voor Nederland leveren, is een faillissement of serieuze inperking van de afgesproken ov-diensten geen optie. Hoe gaat de staatssecretaris de ov-bedrijven helpen? Wat doen provincies en gemeenten? Wie is hier primair voor verantwoordelijk, de concessiehouders of het Rijk? Deze leden zijn in het kader van dit schriftelijk overleg benieuwd hoe deze enorme aderlating gaat uitwerken

op de verduurzaming. Wat betekent dit voor de transitie naar elektrische bussen? Hoe kan het ov straks weer grote hoeveelheden reizigers vervoeren, als we langdurig afstand moeten houden? Zal er ook in daluren met extra materieel of in hogere frequentie moeten worden gereden om drukte in bus, tram en trein te voorkomen? Hoe organiseren we de spits? Komt er een periode waarin het Rijk langdurig extra moet bijdragen aan het ov om de hogere kosten en lagere opbrengsten te dragen? Deze leden zien ook kansen voor verduurzaming. Zo zouden geplande investeringen in bijvoorbeeld elektrische bussen misschien naar voren gehaald kunnen worden. De hierdoor ontstane extra capaciteit kan dan worden gebruikt om drukte te voorkomen. Als het virus is overwonnen, kunnen we de dieselbussen versneld afschrijven. Is de staatssecretaris bereid om de mogelijkheid hiervan te onderzoeken?

Over het weer opschalen van het OV vanaf 1 juni heb ik uw Kamer 14 mei geïnformeerd (Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716). Deze opschaling is essentieel voor het weer op gang brengen van de maatschappij, waarbij het doel is met de optimale inzet van personeel en materieel te streven naar een maximale capaciteit per 1 juni, waarbij zo'n 40% beschikbaar zal zijn voor reizigers. Ik informeer u separaat hierover. Indien ik mogelijkheden zie om dit percentage verder te verruimen zal ik u daarover uiteraard informeren.

Over de langere termijneffecten van de coronacrisis en hoe we op deze termijn vraag en aanbod optimaal op elkaar kunnen afstemmen blijf ik met de sector in gesprek.

De leden van de SP-fractie constateren dat door de coronacrisis de manier waarop we reizen is veranderd. Files zijn drastisch afgenomen en het ov rijdt voornamelijk voor mensen met een vitaal beroep. Wanneer de vrijheidsbeperkende maatregelen versoepeld gaan worden, zal dat om flinke aanpassingen in het ov vragen. Wanneer de anderhalvemetermaatregel standaard wordt in het ov, kunnen nog maar 20% tot 25% van de mensen vervoerd worden ten opzichte van het precoronatijdperk. Dat kan ertoe leiden dat veel meer mensen met de auto naar het werk gaan en dat daarmee de files toenemen. Welke maatregelen denkt de staatssecretaris te kunnen nemen om gebruik van het ov op een veilige manier te kunnen stimuleren? Denkt zij aan het verplichten van mondkapjes en andere beschermingsmiddelen in het ov, zoals andere landen ook doen en zoals de grote vervoerders, metropoolregio's, stadsvervoerders (GVB, HTM en RET), provincie- en stadsbesturen nu voorstellen? Voert zij hier gesprekken over met deze partijen en welke maatregelen lijken kansrijk en kunnen op korte termijn gerealiseerd worden? En is er ook voldoende testcapaciteit voor

werknemers in het ov, als de dienstregeling wordt opgeschaald en er weer veel mensen gebruik gaan maken van het ov?

De leden van de SP-fractie zien dat het kabinet, onder het mom van behoud van werkgelegenheid, er alles voor over heeft om KLM te redden in deze crisis. Is die bereidheid er ook als het gaat om het behoud van werkgelegenheid in het ov en voor de chauffeurs die blijven rijden om mensen met een vitaal beroep te vervoeren? Hoe staan de ov-bedrijven ervoor in Nederland? Hebben zij steun gevraagd van de overheid, zowel landelijk, provinciaal als lokaal? Zo ja, voor welk bedrag? En klopt het dat streekvervoerders eerst aan moeten kloppen bij de provincie als concessieverlener, maar daarnaast ook aan de bel trekken bij de landelijke overheid voor omzetsderving door aanzienlijk minder reizigers? Kan de staatssecretaris deze leden hierover informeren en ook toelichten welke voorwaarden aan eventuele steun worden verbonden? Het kan immers niet zijn dat Nederlands belastinggeld naar het buitenland wegvloeit via eventuele dochters van buitenlandse staatsbedrijven. En is de staatssecretaris het ten slotte met deze leden eens dat wat niet failliet mag gaan, niet op de markt thuis hoort? Is zij daarom bereid om de marktwerking in het streekvervoer terug te draaien? Is de staatssecretaris ook bereid om regie te nemen en te investeren in het ov, zodat er meer bussen, trams, metro's en treinen kunnen rijden om de vervoerscapaciteit hoog te houden? De gezamenlijke ov-bedrijven hebben op 1 mei 2020 een brief gestuurd naar de staatssecretaris met zeven adviezen om het ov geleidelijk weer op te schalen. Kan de staatssecretaris reageren op deze adviezen en aangeven welke zij gaat overnemen?

Bij het stapsgewijs weer mogelijk maken van mobiliteit staat de veiligheid en gezondheid van het OV-personeel en de reiziger voorop. Met de optimale inzet van personeel en materieel wordt naar een maximale capaciteit per 1 juni gestreefd, waarbij zo'n 40% capaciteit beschikbaar zal zijn voor reizigers. Omdat 1,5 meter afstand in de trein, bus, tram en metro niet altijd haalbaar is, is een niet medisch mondkapje in het OV per 1 juni verplicht voor de reiziger. OV-personeel met klachten kan zich laten testen. Om aan deze punten uitwerking te geven zijn met de OV-sector afspraken gemaakt en vastgelegd in het OV-protocol. Hierover is uw Kamer op 14 mei geïnformeerd in de brief over Afspraken opschalen openbaar vervoer en OV protocol.

Het kabinet heeft de OV-sector verzocht om in ieder geval vanaf 1 juni in Nederland de volledige dienstregeling te gaan rijden, terwijl de reizigers aantallen beperkt zijn. Ik informeer u hier separaat over.

De reiziger staat voor mij op één. Marktwerking kan een middel zijn de reiziger te kunnen bedienen en een goed vervoerproduct tot stand te brengen. Het is geen doel op zich. Ik wil geen middelen onbenut laten om de reiziger te kunnen bedienen. In juni verwacht ik mijn besluit over de marktordening op het spoor na 2024 aan uw Kamer te sturen. Het debat met uw Kamer over de principiële vraag over marktwerking voer ik dan graag met uw Kamer.

14 mei heb ik uw kamer geïnformeerd over de inzet van het openbaar vervoer tijdens de COVID-19-epidemie in de brief over “Afspraken opschalen openbaar vervoer en OV-protocol”.⁸ Het protocol is met de door u genoemde OV-bedrijven en andere OV-partners in gezamenlijkheid opgesteld en vastgesteld in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad. Alle input van vervoerders, maar ook van andere overheden, reizigersorganisaties en vakbonden is hierbij betrokken.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat veel mensen thuis werken en daar ook de voordelen van ontdekken. Deze leden vragen de staatssecretaris of zij thuis werken onderdeel wil maken van haar beleid om te komen tot minder mobiliteit en betere luchtkwaliteit.

Thuiswerken speelt een belangrijke rol bij het verbeteren van de bereikbaarheid en het verduurzamen van de mobiliteit. Vanuit de werkgeversaanpak werden bedrijven voor de crisis al gestimuleerd slimmer en duurzamer te reizen, o.a. via de inzet van regionale verbanden van werkgevers. Door de crisis is er momentum om de goede ervaringen die de afgelopen tijd zijn opgedaan te behouden. IenW en EZK zullen met VNO-NCW en MKB afspraken maken over verstandig gebruik van mobiliteit en op spreiding.

Randvoorwaarden elektrisch rijden

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de batterijstrategie en vragen welke impact de coronacrisis heeft op dergelijke grote initiatieven en de financiering daarvan. Wat valt te denken van de consument die nog steeds vraagtekens zet bij de aanschaf van elektrische auto's? Welke garanties heeft de consument bij normaal gebruik op de batterij? Wat is de restwaarde van een voertuig? Wat is de bruikbaarheid van en vooral onzekerheid over de vermoedelijke levensduur van een voertuig? Want gaat een elektrische auto wel vijftien of twintig jaar mee, zoals de vertrouwde diesel dat doet? Het gemiddelde wagenpark in Nederland is bijna elf jaar oud. Dus hoe staat het met de prestaties en resterende laadcapaciteit van een elf jaar oude batterij in

⁸ Kamerstukken 23 645 en 25 295, nr. 716

een elektrische auto die je niet zomaar vervangt? Het is toch weinig duurzaam als we iedere tien jaar auto's compleet afschrijven of de actieradius nog te weinig is voor de wens van de consument? Hoe wordt al die onzekerheid weggenomen?

De stimuleringsregelingen zijn bedoeld consumenten te verleiden een elektrische auto in plaats van een fossiel aangedreven auto te kopen of te leasen (zonder daarbij de fossiele auto's zwaarder te belasten). Iedere consument kan zijn eigen keuzes maken. Volgens de ANWB wint elektrisch rijden daarbij aan populariteit en kan 2020 de doorbraak worden voor elektrisch auto's bij particulieren (door de subsidie, zie ANWB monitor EV). Er komen steeds meer nieuwe elektrische modellen bij en steeds meer bezwaren verdwijnen bij de consument⁹. Dit zien wij ook terug in de officiële verkoopcijfers van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)¹⁰. Uit deze cijfers blijkt dat het aantal publieke laadpunten, snellaadpunten en autoverkopen snel stijgt. Dat zijn belangrijke indicaties voor meer positieve appreciaties door de consument.

Fabrikanten dragen mede bij aan het aantrekkelijker maken van elektrische auto's. Een fabrieksgarantie van 8 jaar of 160.000 km op een accupakket is inmiddels de gangbare norm. De garantie bestaat er bijvoorbeeld uit dat het accupakket gedurende die tijd minstens 70% van de capaciteit bij nieuwstaat moet leveren. Op gebruikte elektrische auto's geeft een BOVAG autobedrijf de gebruikelijke BOVAG garantie, die garantie geldt ook voor de accu. Bovendien zijn er marktpartijen die re-furbished accu's en accu uitbreiding of vervanging aanbieden. Ook zijn er in de markt additionele garantieverzekeringen beschikbaar, ten behoeve voor consumenten die aanvullende garantie en zekerheid willen kopen aangaande de batterij op zijn of haar elektrische auto. Uiteindelijk kunnen de accu's bij einde levensduur van de auto of vervanging <70% worden gebruikt voor opslag van energie voor thuisbatterij/netstabilisatie.

Tevens blijkt uit een onderzoek van het bedrijf Geotab, een Canadese specialist in software voor wagenparkbeheer, een capaciteitsverlies van de batterij van gemiddeld 2,3 procent per jaar. Sommige auto's, vooral de meer recente modellen, verliezen echter minder dan 1 procent per jaar. Een specificatie per type auto is raadpleegbaar voor de consument.¹¹ Van complete afschrijving in 10 jaar tijd is dus geen sprake. De ontwikkeling van batterijen gaat snel vooruit en de kwaliteit/levensduur neemt snel toe.

⁹ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden>

¹⁰ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

¹¹ <https://storage.googleapis.com/geotab-sandbox/ev-battery-degradation/index.html>

Vooralsnog ligt de elektrische auto qua afschrijving dan ook dicht bij de benzine auto¹² en is de restwaarde van een elektrische auto hoger dan voor een diesel. Overigens is niet alleen de afschrijving van elektrische auto's onzeker, dat geldt ook voor brandstofauto's. Het is de verwachting dat elektrische auto's langer meegaan dan fossiele auto's, onder andere vanwege het feit dat er in elektrische auto's substantieel minder bewegende onderdelen zitten (200 versus 1400 tot 2000 (ING 2017)). Mede daarom is het onderhoud naar verwachting ook meer kostenefficiënt.

De leden van de VVD-fractie vragen wat er te zeggen valt over de hulpdiensten die zich zorgen maken over noodsituaties waarbij batterijen betrokken zijn, zoals bij ontbranding van de batterij van de elektrische auto in een parkeergebouw en/of bij ongevallen, waar mensen mogelijk hulpeloos klem komen te zitten in een brandend voertuig. Is het zo dat de batterij van een elektrisch voertuig tot een andere handelswijze van de hulpdiensten noopt? Tevens vragen de leden van de VVD-fractie welke risico's anders zijn dan bij reguliere auto's? Kan de staatssecretaris daar meer over zeggen? Is daar onderzoek naar gedaan en zijn specifieke cijfers van ongevallen met elektrische auto's voorhanden? Op welke wijze worden hulpdiensten hierin ondersteund? Welk handvat krijgt de consument om valide twijfels over elektrisch rijden weg te nemen?

Elektrische voertuigen vragen bij een ongeval, brand of te water geraking op bepaalde onderdelen een andere handelswijze van hulpdiensten dan conventionele brandstofauto's. Elektrische auto's zijn anders opgebouwd dan auto's die rijden op fossiele brandstoffen. Dit betekent dat ook de risico's anders zijn. Zo kan een voertuig onder spanning staan, de batterij kan beschadigd zijn en verloopt de brand anders. Uit informatie van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) blijkt dat branden bij elektrische voertuigen vooral anders zijn qua duur, verloop en bestrijdbaarheid. Dit heeft gevolgen voor de brandbestrijding. Ook is de redding van beknelde slachtoffers anders wanneer een lithium-ion batterij onderdeel uitmaakt van de brand. Voor zover mij bekend worden gegevens over branden naar type auto in Nederland niet centraal bijgehouden.¹³

De veiligheidsregio's zijn over het algemeen bekend met de grootste risico's bij de bestrijding van ongelukken met elektrische voertuigen. Landelijk wordt hierover informatie ontwikkeld, onder meer door het Instituut Fysieke Veiligheid dat hulpdiensten helpt bij incidenten met elektrische voertuigen.

¹² <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/wat-kost-het>

¹³ Aanhangsel Handelingen II 2019/2020, nr. 1543

De onderzoeken van het IFV bieden praktische handvatten voor brandweerlieden voor o.a. het blussen van moderne voertuigen.¹⁴ Daarnaast kunnen brandweerlieden gebruik maken van een ‘Crash Recovery System’ dat is gekoppeld aan het kentekenregister van de RDW. Door een kenteken in te voeren krijgen brandweerlieden bij een ongeluk informatie over hoe zij een specifieke elektrische auto het best kunnen benaderen, waar ze wel en niet in de auto mogen knippen en hoe ze een vuur moeten doven.¹⁵ In aanvulling op bestaande richtlijnen voor onder meer brandweeroptreden bij elektrische voertuigen¹⁶ wordt door brandweer, bergers, politie, verzekeraars en wegbeheerders momenteel gewerkt aan een gezamenlijk protocol voor veilige afwikkeling van incidenten met elektrische voertuigen.¹⁷ Ik acht het belangrijk om de kennis over veiligheid van elektrische voertuigen te vergroten. Ik heb daarom opdracht gegeven om de ‘Factsheet veiligheid elektrisch vervoer’ uit 2014 te actualiseren. Deze komt in de loop van 2020 beschikbaar.¹⁸

De consument kan vertrouwen op het feit dat elektrische auto’s moeten voldoen aan de toelatingseisen en veiligheidseisen vanuit de VN en de EU. Fabrikanten van elektrische en hybride-elektrische voertuigen besteden veel aandacht aan de (brand)veiligheid van hun voertuigen en ze testen deze daar vóór productie uitvoerig op. Ook na de productie bewaken ze dat zorgvuldig. De onafhankelijke veiligheidsexpertorganisatie DEKRA en de Duitse universiteit van Göttingen kwamen begin 2020 op basis van crashtesten en brandtesten tot de conclusie dat elektrische auto’s minstens zo veilig zijn als conventionele brandstofauto’s. Zelfs bij zware ongevallen ontstond in geen enkele van de geteste auto’s door de botsing brand. Het risico op een brand bij elektrische auto’s is volgens hen zeer gering.¹⁹ Zoals hierboven toegelicht, zijn bij elektrische voertuigen de veiligheidsrisico’s wel anders van aard dan bij conventionele voertuigen. De laatste feiten en kennis hierover worden meegenomen in de update van de factsheet.

¹⁴ Aangangsel Handelingen II 2019/2020, nr. 1543

¹⁵ TNO, factsheet feitenmateriaal Elektrische voertuigen en veiligheid, oktober 2014, <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/01/18/bijlage-4-factsheet-tno-feitenmateriaal-elektrische-voertuigen-en-veiligheid-2014/bijlage-4-factsheet-tno-feitenmateriaal-elektrische-voertuigen-en-veiligheid-2014.pdf>

¹⁶ Richtlijn voor brandweeroptreden bij elektrische voertuigen, Brandweeracademie, 6 mei 2020, <https://www.ifv.nl/kennisplein/veilig-optreden-bij-moderne-voertuigen/publicaties/richtlijn-voor-brandweeroptreden-bij-elektrische-voertuigen>

¹⁷ Aangangsel Handelingen II 2019/2020, nr. 2192

¹⁸ Aangangsel Handelingen II 2019/2020, nr. 970

¹⁹ Feuerwehr Magazin, ‘Wie gefährdet sind Feuerwehreute nach Unfällen von Elektro-Pkw?’, 7 januari 2020, <https://www.feuerwehrmagazin.de/wissen/wie-gefaehrdet-sind-feuerwehreute-nach-unfaellen-von-elektro-pkw-95470>, <https://www.vroom.be/nl/dossier/autosalon-brussel-2020/duitse-brandweer-test-brandgevaar-elektrische-auto-s-22714> en Aangangsel Handelingen II 2019/2020, nr. 2192

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris hoeveel elektrische auto's er nu in absolute getallen zijn in Nederland, in verhouding tot de aantallen diesel- en benzineauto's. Kan de staatssecretaris bij de aantallen elektrische auto's uitsplitsen hoeveel daarvan zakelijk rijder zijn?

Uit de cijfers van elektrisch vervoer van RVO blijkt dat er op 31 april 117.756 (batterij) elektrische voertuigen in Nederland waren. Op het totaal aantal voertuigen van Nederland van 9.164.990 was dat een aandeel van 1,3%.

Uit de monitoringgegevens van RVO blijkt verder dat op 31-12-2019 de verdeling tussen zakelijk en privé 83% zakelijk en 17% privé was.

De leden van de PVV-fractie vragen of de staatssecretaris op de hoogte is van de enorme problemen bij het parkeren en opladen van elektrische auto's. Hoe staat de staatssecretaris garant voor de veiligheid, nu blijkt dat elektrische auto's tijdens het opladen in brand kunnen vliegen? En hoe staat de staatssecretaris garant voor de energievoorziening in woonwijken, nu blijkt hoe enorm belastend het opladen van elektrische auto's is? Of laat zij de gewone man en vrouw die geen elektrische auto hebben straks in het donker zitten omdat de D66-buurman zijn deugwagen moet opladen?

Het beeld van enorme problemen bij het opladen en parkeren van elektrische auto's herken ik niet. Zoals hierboven aangegeven in mijn antwoorden op vragen van de VVD en in antwoorden op eerdere Kamervragen van het FvD en de SP over de brandveiligheid van elektrische voertuigen, zijn de veiligheidsrisico's bij elektrische voertuigen anders en niet groter. Dit vergt andere handelingen van hulpdiensten, die zijn vastgelegd in richtlijnen. Net als voor elektrische auto's gelden voor oplaadpunten internationale normen voor onder meer een veilig laadproces, voor veilige contactdozen, voor de beschermingsgraden van omhulsels en voor bescherming tegen externe impact. Uiteraard kunnen net als bij brandstofvoertuigen technische fouten of ongevallen leiden tot brand.²⁰ De kennis over (brand)veiligheid bij opladen is wereldwijd in ontwikkeling. Zo wordt in een recent onderzoeksrapport van het Zweedse onderzoeksbureau RISE wordt op basis van statistische analyse van data en literatuuronderzoek geconcludeerd dat het opladen van een elektrisch aangedreven personenauto in een parkeergarage niet leidt tot een grotere kans op brand.²¹ Ik vind het belangrijk dat de kennis over (brand)veiligheid van elektrische voertuigen wordt vergroot en dat de

²⁰ Aanhangsel Handelingen II 2019/2020, nrs. 970 en 2192

²¹ Are W. Brandt and Karin Glansberg, *Charging of electric cars in parking garages*, RISE-report 2020:30

bestaande kennis uit verschillende onderzoeken wordt gewogen en verspreid. Daarom komen op mijn verzoek de laatste inzichten ten aanzien van de veiligheid van elektrisch vervoer en oplaadpunten in de loop van 2020 beschikbaar met een update van de ‘Factsheet veiligheid elektrisch vervoer’.²²

Ik ben ervan op de hoogte dat er investeringen nodig zijn in het Nederlandse elektriciteitsnet om de veranderingen in het energieverbruik te accommoderen, dit is ook zo opgenomen in het Klimaatakkoord. Daartoe werken de netbeheerders aan plannen voor verzwaring van het elektriciteitsnet waar dat nodig is en wordt eveneens gewerkt aan slimme oplossingen met technologie. Het opladen van elektrische auto’s kan daarbij op momenten gebeuren dat de vraag naar elektriciteit laag is (smart charging). Ook kunnen de elektrische auto’s als buffer dienen voor de opslag van duurzaam opgewekte energie en deze weer terugleveren aan het elektriciteitsnet op momenten dat daar behoefte aan is (V2G). Daarmee kan elektrisch vervoer bijdragen aan het verlagen van de investeringsbehoefte in het Nederlandse energienet. In de brief van 28 juni 2019 (Kamerstuk 30 196, nr. 669) is uiteengezet welke maatregelen het kabinet en de netbeheerders nemen om het elektriciteitsnet toekomstbestendig te maken.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de staatssecretaris hoeveel extra kinderhanden er in de kobaltmijnen van Congo extra nodig zijn geweest om het aandeel elektrische auto’s zo te laten stijgen in Nederland.

Voorop wordt gesteld dat het kabinet elke vorm van kinderarbeid onacceptabel acht en ten stelligste afkeurt, ongeacht of dit dient voor grondstoffen van conventionele of elektrische auto’s of andere (consumenten)producten zoals smartphones of sierraden.

De winning van grondstoffen geschiedt in sommige landen niet altijd op een verantwoorde manier.

Daarom voert het kabinet breed en specifiek beleid ten aanzien van dit thema, zoals is beschreven in de brief²³ aan de Tweede Kamer over de “Strategische aanpak batterijen” van 28 januari 2020. Ook zijn er veel positieve ontwikkelingen bij auto- en accuproducenten. Samen met de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking zijn acties vooral gericht op verantwoorde winning, handel, verwerking van grondstoffen en anderzijds meer kennis over en vraag naar op verantwoorde manier gewonnen grondstoffen bij afnemers in de grondstoffenketen. Belangrijk is dat deze

²² Aanhangsel Handelingen II 2019/2020, nrs. 970 en 2192

²³ Kamerstuk 31 209, nr. 223

acties leiden tot wezenlijke beleidswijzigingen bij bedrijven en overheden²⁴. Concrete acties van het kabinet (samen met andere overheden) zijn hierbij o.a. opzetten en bijdragen aan een responsible mining index, een actieve rol in en bijdrage aan de women's rights and mining group, aan de extractive industries transparency index, aan de climate smart mining facilities.

Het kabinet is verheugd dat ook het bedrijfsleven inzet op een verantwoorde productieketen. Zo is het goed te weten dat er steeds minder Kobalt wordt gebruikt door fabrikanten van elektrische personenauto's²⁵. De ANWB bevestigt dit beeld²⁶. Zo zit er in de accu van de Tesla Model 3 al aanzienlijk minder kobalt dan in de accu's van de eerste Model S. Op dit moment bevat een gemiddelde accu drie keer minder kobalt dan vijf jaar geleden.²⁷ Daarnaast investeren universiteiten en grote bedrijven wereldwijd miljarden dollars aan onderzoek naar nieuwe generatie accu's die minder of geen kobalt bevatten, maar ook een hogere energiedichtheid hebben, sneller opgeladen kunnen worden en lang meegaan.²⁸ Ook gebruiken autoproducenten aanbieders die bewijs van goede werkomstandigheden hebben en gebruiken ter tracement blockchain technologie (o.a. BMW, FORD, VW).

Het kabinet kijkt kritisch naar kobaltwinning. Uit een rapport van de Europese Commissie²⁹ uit 2018 blijkt dat 9 procent van de wereldwijd gewonnen kobalt wordt gebruikt voor de batterijen van elektrische voertuigen, waaronder elektrische auto's. In totaal wordt wel bijna de helft van het kobalt wereldwijd gebruikt voor batterijen maar dan vnl. voor 2 miljard laptops, 5 miljard smartphones wereldwijd. Kobalt wordt verder bijvoorbeeld ook gebruikt in vliegtuigmotoren, bij de reiniging van ruwe olie, in medische apparatuur en in satellieten.

Een groep zeer grote en bekende multinationals is het "Cobalt for Development"³⁰ project gestart. Het project is gericht op het verbeteren van de levens- en arbeidsomstandigheden bij kobalt mijnwinning. De progressie wordt hierbij periodiek gemonitord.

Ook met betrekking tot het recyclen van batterijen zijn er steeds meer gunstige ontwikkelingen zichtbaar. Zowel in de Verenigde Staten en Europa

²⁴ Kamerstuk 34 952, nr. 1

²⁵ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/kobalt-en-de-elektrische-auto-hoe-zit-dat>

²⁶ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/kobalt-en-de-elektrische-auto-hoe-zit-dat>

²⁷ Milieu Centraal

²⁸ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/elektrische-autos/accus-techniek-en-kosten>

²⁹

https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112285/jrc112285_cobalt.pdf

³⁰ <https://www.bmwgroup.com/en/responsibility/sustainable-stories/popup-folder/sustainable-cobalt-mining.html#>

zijn er steeds meer initiatieven en positieve resultaten met betrekking tot recycling³¹. Materialen zoals kobalt, nikkel en lithium kunnen steeds vaker in hoge mate gerecycled en dus hergebruikt worden, inmiddels tot wel 80%, zo werd onlangs bekend gemaakt.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de staatssecretaris over de strategische aanpak voor batterijen. Zij zien de noodzaak tot grotere opslagmogelijkheden voor elektriciteit en delen de inzet voor de elektrificatie van de samenleving als alternatief voor fossiele brandstoffen. Zij willen ook aandacht blijven vragen voor de nadelen van batterijen, welke met name liggen in het gebruik van schaarse, zware metalen als grondstof, de arbeidsomstandigheden waaronder grondstoffen gewonnen worden, het gewicht van accu's bij gebruik in mobiliteit en het brandgevaar van batterijen. Welke stappen worden ondernomen om deze nadelen tegen te gaan? Op welke schaal worden schaarse grondstoffen uit oude batterijen op dit moment hergebruikt en welke stappen onderneemt de staatssecretaris om een zo groot mogelijk percentage recycling van deze grondstoffen te realiseren? Is de staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met importeurs van (grondstoffen van) batterijen en de landen waar deze stoffen gewonnen worden om de arbeidsomstandigheden te verbeteren? In de brief lezen deze leden dat de staatssecretaris de ontwikkeling van energieopslag in de vorm van waterstof niet als toekomstige vervanging voor batterijen ziet, maar als vorm van energieopslag met een eigen toepassing. Kan de staatssecretaris deze conclusie verder onderbouwen?

Wereldwijd investeren universiteiten en grote bedrijven miljarden dollars aan onderzoek naar nieuwe generatie accu's die minder of geen kobalt bevatten, maar ook een hogere energiedichtheid hebben, sneller opgeladen kunnen worden, langer meegaan en minder brandbaar zijn. Door de vaste vorm van zowel kathode als elektrode worden deze nieuwe generatie batterijen solid state accu's genoemd. Daarnaast is een groep zeer grote en bekende multinationals is het "Cobalt for Development"³² project gestart. Het project is gericht op het verbeteren van de levens- en arbeidsomstandigheden bij kobalt mijnwinning. De progressie wordt hierbij periodiek gemonitord.

M.b.t. hergebruik van batterijen zijn er in Nederland inmiddels drie batterijverwerkingsbedrijven met een end-of-waste rechtsoordeel en is door Autorecycling Nederland (ARN) ruim 110 ton aan lithium-ion

³¹ <https://www.electrive.com/2020/03/22/li-cycle-delivers-first-batch-of-recycled-battery-materials/>

³² <https://www.bmwgroup.com/en/responsibility/sustainable-stories/popup-folder/sustainable-cobalt-mining.html#>

aandrijfbatterijen bestemd voor stationaire “second use” toepassingen geleverd aan batterijverwerkingsbedrijven (peildatum februari 2020). Wat betreft brandgevaar verwijs ik graag naar de eerdere antwoorden op vragen van de VVD over dit thema.

Batterijen en waterstof hebben voor de opslag van energie heel verschillende kenmerken. Voor kleinschalige korte termijn opslag van duurzaam opgewekte elektriciteit zijn batterijen verreweg het meest efficiënt. Moet energie echter langdurig worden opgeslagen in grote hoeveelheden, zoals bij opslag om seizoensfluctuaties in het energiegebruik op te vangen en om aan de flexibiliteitsbehoefte van het energiesysteem te kunnen voldoen, dan is de capaciteit van batterijen te gering en zijn daarmee de kosten te hoog. Waterstof is dan een goede oplossing. Ik zie batterijen en waterstof als opslagmedium zich daarom vooral naast elkaar ontwikkelen met ieder zijn specifieke toepassingen die complementair zijn.

Subsidieregeling elektrisch personenauto's particulieren

De leden van de VVD-fractie vragen waarom bij de nieuwe subsidieregeling voor elektrische auto's niet zowel de persoon, als ook het kenteken wordt vastgelegd. Door beide te doen kan zowel een persoon, als het voertuig maar één keer in aanmerking komen voor de subsidie. De handeling om dit te registreren lijkt beperkt en daarmee wordt voorkomen dat niet alleen een persoon, maar ook een voertuig dubbel gebruikmaakt van de subsidie. Hiermee wordt ook de kans op fraude verder geminimaliseerd. Heeft het kabinet daarover nagedacht en wat is de afweging geweest om uiteindelijk alleen voor een persoonsgebonden regeling te kiezen? Deze leden zien graag dat misbruik wordt voorkomen en dat zoveel mogelijk mensen van deze regeling gebruik kunnen maken.

Ik ben het met de leden eens dat misbruik van de regeling moet worden voorkomen. Over de uiteindelijke vormgeving is, samen met de sectorpartijen, goed nagedacht. Adequate besteding van overheidsmiddelen en sterke beperking van de kans op fraude zijn belangrijke uitgangspunten bij de subsidieregeling voor elektrische personenauto's particulieren. Daarom zijn er verschillende andere waarborgen ingebouwd om dit risico te beperken. Zo kan een particulier gedurende de looptijd van de regeling slechts eenmaal voor een subsidie in aanmerking komen. Daarnaast moet iedere particulier die gebruikte elektrische voertuigen (EV) koopt of leaset minimaal 3 respectievelijk 4 jaar in deze personenauto rijden om in aanmerking te (blijven) komen voor deze subsidie. Wordt de gesubsidieerde auto eerder verkocht dan moet de subsidie naar rato worden terugbetaald (koop) of wordt

de maandelijkse uitbetaling (lease) stopgezet. RVO controleert en handhaaft deze subsidieverplichting.

De regeling is verbonden aan de persoon, het subject, en niet aan de elektrische auto, als object. De redenen hiervoor zijn:

Ten eerste zou een objectsubsidie de markt verstoren, met name op de markt voor gebruikte auto's (welke veel groter is dan de markt voor nieuwe auto's). Er zou dan de situatie ontstaan dat twee identieke auto's verschillend worden geprijsd, omdat er één reeds gesubsidieerd is en een andere nog voor subsidie in aanmerking komt. Dit is onwenselijk voor zowel de consument als (tussen)handel.

Ten tweede is het voor de consument extra belastend om uit te zoeken of een auto reeds gesubsidieerd is of niet.

Ten derde is het de bedoeling dat de elektrische personenauto zo lang mogelijk in Nederland blijft rijden, ook als gebruikte auto. Als de gebruikte auto van een Nederlandse particulier niet langer in aanmerking komt voor vervolgsubsidie, omdat de auto via een vorige particulier is gesubsidieerd, verstoort dat de ontwikkeling van een Nederlandse markt voor gebruikte elektrische auto's en stimuleert dat onbedoeld export van gebruikte elektrische auto's. Een gebruikte elektrische personenauto uit het buitenland is aantrekkelijker omdat daar nog subsidie op te verkrijgen is.

Ten vierde is de looptijd van de subsidieregeling voor gebruikte EV vier jaar. Het door de VVD geschetste voorval treedt pas op per medio 2023. Van particulieren die eerder van EV wisselen wordt de subsidie teruggevorderd (koop) of uitbetaling gestopt (lease).

De personenauto zelf als object betrekken als aanvullende registratie en te koppelen aan de subsidie kan relevant worden als er veel EV's al in het eerste jaar van eigenaar wisselen en terugvorderingen op wat voor manier ook niet mogelijk blijken te zijn. Ik merk wel op dat dit leidt tot aanvullende uitvoeringslasten bij de Rijksdienst Wegverkeer (RDW). Desalniettemin begrijp ik de wens van de leden van de VVD fractie en zeg u toe de mogelijkheden van deze aanvullende objectregistratie te onderzoeken.

De leden van de CDA-fractie hebben in het verleden forse kritiek gehad op de extreem lage bijtellingspercentages van elektrische auto's. Leaserijders konden bijna gratis in een elektrische auto rijden. Deze leden zijn dan ook positief over de verhoging van het bijtellingspercentage. Die verhoging had wat sneller kunnen plaatsvinden, maar de impliciete subsidie komt wel op een realistischer niveau. Voor het eerst komt er nu ook een subsidie voor particulier bezit van elektrische auto's. Deze leden vinden het positief dat bij de voorgestelde subsidieregeling de particuliere autogebruiker wordt geprikkeld om mee te komen met de transitie naar zero-emissiemobiliteit.

Deze leden vinden het hierbij tevens positief dat de nadrukkelijke inzet wordt om bij deze regeling conform de afspraken in het Klimaatakkoord het middensegment voor particulieren te stimuleren en dat deze regeling zich ook richt op de tweedehandsmarkt. Voor de regeling is 252 miljoen euro gereserveerd. Graag vernemen deze leden hoeveel geld er hiervoor beschikbaar is in elk van de jaren 2020 tot en met 2025. Hoe is de staatssecretaris tot dit bedrag gekomen en is dit een hard plafond? Is er sprake van één budget van 252 miljoen euro of van twee gescheiden budgetten van 152 en 100 miljoen euro? Oftewel, kan het zijn dat er voor occasions niets meer is als de nieuwverkoop goed loopt? Wat gebeurt er als de beschikbare middelen voor 2025 op zijn? Op welke moment is volgens de staatssecretaris de subsidiepot voor dit jaar leeg? Wat gebeurt er dan? Wordt dit ook duidelijk naar het publiek gecommuniceerd? Wat gebeurt er als er (bijvoorbeeld door een recessie) middelen overblijven? Blijft dan de hoogte van de subsidie gelijk? De staatssecretaris stelt €4.000 beschikbaar voor een nieuwe auto en €2.000 voor een tweedehands auto. Kan de staatssecretaris aangeven voor hoeveel auto's (nieuw en gebruikt) er subsidie beschikbaar is dit jaar? Deze leden begrijpen dat de subsidie ook beschikbaar komt voor private lease en dat die dan op maandbasis uitgekeerd zal worden. Zij vragen de bevestiging dat dan wel de volledige pot van €4.000 subsidie ten laste gebracht wordt van 2020. Deze leden vragen de staatssecretaris hoe zij ervoor wil zorgen dat de subsidiëring doelmatig wordt uitgegeven. Hoe wil de staatssecretaris oversubsidiëring voorkomen? Kan de staatssecretaris aangeven of er een noodrem is ingebouwd, zodat - mocht het uit de hand lopen - dit onmiddellijk kan worden gestopt? Kan de staatssecretaris verder aangeven waarom de subsidie voor nieuwe auto's een jaar langer doorloopt dan de subsidie voor occasions? Kan de private lease het beschikbare budget opmaken ten koste van nieuwverkoop en occasions? Voor de aanschaf van een elektrische personenauto geldt de voorwaarde dat deze drie jaar op naam van de subsidieontvanger moet blijven staan. Is dit niet te kort? Waar is dit op gebaseerd? Is het niet verwarrend om twee verschillende bezitseisen te hanteren, omdat voor de private lease van een elektrische personenauto een termijn van vier jaar geldt? Kan de staatssecretaris nader toelichten hoe op de specifieke bedragen qua cataloguswaarde van €12.000 tot €45.000 is gekomen en een actieradius van minimaal 120 km? Aan de hand van welke kennis en adviezen is gekomen tot deze bedragen? Deze leden vinden het positief dat er per persoon maar één keer subsidie kan worden aangevraagd. Wordt dit geverifieerd middels DigiD of moet de aanvrager e-Herkenning hebben? Kan de staatssecretaris schetsen hoe het bij deze regeling zit met de schatting voor de kosten van de batterij? Hoe wordt voorkomen dat de subsidie te hoog wordt vastgesteld, doordat de batterij goedkoper is dan

verwacht? En kan de staatssecretaris aangeven of in de regeling al rekening is gehouden met mogelijke effecten van de coronacrisis?

In de tabel hieronder is de kasreeks opgenomen voor de subsidie op nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's. Deze kasreeks is tot stand gekomen in het Klimaatakkoord en vastgesteld in de Voorjaarsnota 2020. De regeling voor gebruikte elektrische personenauto's zou aanvankelijk pas in 2021 starten en tot 2025 doorlopen. Dit is met één jaar vervroegd naar 2020

(in mln euro's)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Particulier (nieuw)	11,0	16,0	20,0	22,0	39,0	44,0	152,0
Particulier (gebruikt)	8,0	15,0	20,0	30,0	27,0	0,0	100,0
Totaal subsidiebudget	19,0	31,0	40,0	52,0	66,0	44,0	252,0
Geraamde uitvoeringskosten	1,8	3,0	3,5	3,4	3,8	3,0	18,5
Totaal budget om uit te keren (nieuw)	10,0	14,4	18,3	20,5	36,8	41,0	141,0
Totaal budget om uit te keren (gebruikt)	7,2	13,5	18,3	28,0	25,5	0,0	92,5

waardoor deze regeling nu loopt t/m 2024.

Tabel 1: Kasreeks per regeling

De situatie die de leden van de CDA-fractie schetsten, dat er voor occasions niets meer is als de nieuwverkoop goed loopt, kan zonder een wijziging van de begroting waarmee uw Kamer moet instemmen niet optreden. De vormgeving via een subsidieregeling geeft meer grip op de uitgaven, omdat het werkt via vooraf bepaalde plafonds en geen 'open einde' karakter heeft (in tegenstelling tot veel fiscale regelingen). Het gaat bij de subsidie om gescheiden budgetten voor nieuwe elektrische personenauto's (€152 mln.) en gebruikte personenauto's (€100 mln.). Binnen een jaar mag daarbij wel tussen de regelingen geschoven worden indien dat nodig is, maar dan wel zolang het binnen het totale budget past. Over de looptijd heen gelden de gescheiden budgetten.

Ook ik wil dat zoveel mogelijk mensen de overstap maken, zonder dat er sprake is van oversubsidiëring. Daarom zijn de nodige maatregelen genomen. Zoals aangegeven is het totale subsidiebudget per jaar en het subsidiebudget van de hele regeling voor de gehele looptijd expliciet gemaximeerd. Voor het subsidiebedrag per auto is goed gekeken naar de regelingen in andere EU-landen. De subsidiebedragen in landen als Frankrijk (€6000 a €7000) en Duitsland (€6000) zijn aanmerkelijk hoger dan in Nederland. Bovendien is de hoogte van het subsidiebedrag expliciet betrokken in de internetconsultatie.

RVO monitort de ontwikkeling van de markt. Mocht de kostendaling harder of minder hard gaan dan kan de regeling worden gewijzigd om de subsidiebedragen bij te stellen. Doorschuiven van aanvragen kan voor maximaal 1 jaar en alleen als in dat jaar voldoende kasbudget beschikbaar is. Vooralnog is de datum van overeenkomst van het koop- of leasecontract

bepalend voor de hoogte van het subsidiebedrag. Voor latere jaren, na 2021³³, wil ik verkennen of bij het doorschuiven van aanvragen de datum van verlening bepalend kan zijn, indien dit in het belang is om de kans op overstimulering te mitigeren.

Voor 2020 is in principe kasbudget voor 2.500 nieuwe en 3.600 gebruikte elektrische personenauto's (uitgaande van 100% koop en dat alle twee regelingen (nieuw en gebruikt) even hard lopen). Ook na het uitbreken van de coronacrisis is contact gezocht met partijen uit de sector, zoals de ANWB, BOVAG, RAI als VNA. Zij waren unaniem in hun advies om de regeling zo spoedig als mogelijk open te stellen (en wijzen op mogelijk onvoldoende budget in 2020).

Het subsidiebedrag voor gebruikte elektrische personenauto's blijft gedurende de looptijd van de regeling € 2.000,-. Het subsidiebedrag voor nieuwe elektrische personenauto's neemt in verband met de voorspelde kostendaling van batterijen gedurende de looptijd van de regeling af (zie tabel hieronder). RVO monitort de verkoopprijzen van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's. Als deze kostendaling harder of minder hard gaat kunnen de subsidiebedragen met een wijziging van de regeling worden bijgesteld.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Subsidiebedrag nieuw	€ 4.000,00	€ 4.000,00	€ 3.700,00	€ 3.350,00	€ 2.950,00	€ 2.550,00
Subsidiebedrag gebruikt	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00

Tabel 2: Subsidiebedragen per regeling

Conform de huidige begrotingssystematiek gaat het bij de hierboven genoemde bedragen om kasbudgetten. Alleen de werkelijke uitgaven komen ten laste van het betreffende kasbudget in dat jaar. De maandelijkse uitbetalingen bij private lease worden dan ook verdeeld over vier jaren. Dit zorgt dus ook voor een verdeling van het benodigde kasgeld over vier jaar. Dus bij private lease in 2020 gaat alleen een deel van de € 4000,- ten laste van 2020.

Particulieren worden verzocht om hun aanvraag indien mogelijk digitaal bij RVO te verrichten. Hierbij wordt DigiD gebruikt.

Voor het berekenen van de regeldruk voor burgers wordt een standaardtarief van € 15,- gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een individu daarmee € 60,-. Uitgaande van een subsidiebedrag van € 4.000,- tot € 2.000,- betekent dit

³³ Het subsidiebedrag in 2020 en 2021 is gelijk waardoor bij het doorschuiven bij eventuele overschrijding van het subsidieplafond aanpassing van het subsidiebedrag niet van toepassing is in 2020.

een regeldruk voor burgers van 1,5% tot 3%. De regeling is daarmee doelmatig in termen van administratieve lasten voor de gebruiker. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en heeft een uitvoerbaarheidstoets uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen gangbare totale uitvoeringslasten en administratieve lasten (samen ca. 10%).

Ik verwacht dat regeling doeltreffend (effectief) is, omdat de aanschaf van een personenauto prijselastisch is. Dat wil zeggen dat er meer personenauto's worden verkocht naarmate de netto prijs lager is. De subsidie is bedoeld als tegemoetkoming in de meerkosten in aanschaf van de elektrische auto. De hoogte van het subsidiebedrag is in lijn met soortgelijke regelingen in andere EU-lidstaten en vastgesteld na consultatie van een breed palet aan brancheorganisaties en belangenvertegenwoordigers. De totale omvang van de regeling is gebudgetteerd en de subsidiebedragen dalen gedurende de looptijd van de regeling wat de kans op "oversubsidiëring" beperkt.

De minimale bezitsduur is bedoeld om gesubsidieerde elektrische voertuigen zo lang mogelijk in Nederland te houden (in het buitenland gelden kortere periodes van o.a. 6 maanden (Duitsland)). De gemiddelde automobilist rijdt niet veel langer dan 3 jaar in dezelfde auto. Er is gezocht naar een balans tussen het verwachte aantal terugvorderingen en de daaraan gekoppelde uitvoeringskosten. Daarom is bij aanschaf in overleg met de sector gekozen voor een minimale bezitsperiode van 3 jaar. Bij private lease is de gemiddelde leasetermijn 4 jaar of langer³⁴, daar sluit de subsidieregeling graag op aan. Gedurende de looptijd van de regeling zullen we de ontwikkeling van private lease monitoren. Daarnaast is de maandbetaling bij private lease gemakkelijk tussentijds stop te zetten zodat bij verkoop het resterende subsidiebedrag niet uitgekeerd wordt.

De inhoud van de regeling is in nauwe samenwerking met en op advies van de partijen uit het Formule E-Team³⁵ (FET) tot stand gekomen. De regeling is nadrukkelijk gericht om kleinere en compacte middenklasse auto's te stimuleren onder particulieren. Dit is vertaald naar de genoemde bandbreedte van catalogusprijzen. De actieradius van minimaal 120 km is een vertaling van het doel om te garanderen dat de gesubsidieerde elektrische personenauto een voldoende volwaardig alternatief is voor een auto met verbrandingsmotor.

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat van 4 maart t/m 31 maart 2020 de internetconsultatie heeft gelopen. Deze leden lezen dat na afloop van de consultatieperiode alle reacties worden bekeken en de regeling

³⁴ "Autoleasemarkt in cijfers 2018", Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen

³⁵ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/informatie-over-elektrisch-rijden/formule-e-team>

mogelijk nog wordt aangepast. Ook komt er een verslag waarin staat wat er met de reacties uit deze internetconsultatie wordt gedaan. Wanneer verwacht de staatssecretaris een overzicht van de reacties, het verslag wat met deze reacties is gedaan en de mogelijke aanpassingen? Kan de staatssecretaris aangeven hoe de Kamer hierbij wordt betrokken? Kan de staatssecretaris alvast aangeven wat de belangrijkste reacties waren die zijn gegeven tijdens deze consultatie? Deze leden lezen dat de datum van inwerkingtreding van de regeling 1 juli 2020 is. Waarom staat dan in de Kamerbrief dat de voorgenomen publicatie en openstelling van de regeling naar verwachting mei respectievelijk juli is? Bij de consultatie staat dat het ministerie in het bijzonder benieuwd is naar reacties op de hoogte van de subsidiebedragen gedurende de looptijd van de regeling 2020-2025. Met welke reden is het ministerie hier bijzonder benieuwd naar en welke reacties zijn hierop gekomen?

Ik kan melden dat er 380 unieke reacties zijn binnengekomen op de internetconsultatie. Het verslag van de internetconsultatie met daarin de argumentatie wat met de reacties is gedaan wordt tegelijkertijd met de publicatie van de regeling geplaatst op internet³⁶. Veel reacties onderschreven nut en noodzaak van de regeling.

Bij de start van de internetconsultatie heb ik inderdaad expliciet gevraagd om reacties van indieners op de hoogte van het subsidiebedrag. Een adequate hoogte van het subsidiebedrag is namelijk van belang om onder- en overstimulering te voorkomen. Het merendeel van de indieners vindt de hoogte van de subsidiebedragen toereikend.

In het algemeen heeft de consultatie niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele marginale omissies hersteld. De consultatie heeft geleid dat de regeling vroegtijdig, medio 2021, wordt geëvalueerd, onder andere aangaande 'private lease' en het koppelen van de subsidie aan de auto (objectsubsidie).

De subsidieregeling betreft een ministeriële regeling die conform afspraak uit het Klimaatakkoord naar verwachting in juni 2020 wordt gepubliceerd in de Staatscourant en waarvan het loket bij RVO op 1 juli 2020 wordt opengesteld. Er is hierbij afgeweken van de minimuminvoeringstermijn van twee maanden om te voorkomen dat de automarkt sinds de berichtgeving omtrent de internetconsultatie nog langer op slot staat en particulieren hun lease- en koopcontracten hebben uitgesteld.

³⁶ https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_elektrisch_rijden

De leden van de D66-fractie hebben met enthousiasme kennisgenomen van de subsidieregeling voor nieuwe en tweedehandse elektrische auto's. Het is voor deze leden van groot belang dat deze subsidieregeling, zeker in deze tijden van economische onzekerheid, van kracht gaat zoals afgesproken in het Klimaatakkoord: dus vanaf 1 juli 2020. Deze leden vragen van de staatssecretaris of zij kan bevestigingen dat het "hand-aan-de-kraanprincipe" uit het Klimaatakkoord twee kanten op werkt. Oftewel, dat bij achterblijvende verkoopcijfers van elektrische auto's de kraan ook verder opgedraaid kan worden om de aanschaf door consumenten ervan te blijven stimuleren.

Ja dat kan ik bevestigen. In de brief van 18 oktober 2019³⁷ is de hand aan de kraan systematiek, waaronder dit punt, reeds toegelicht door mijn collega de staatssecretaris van Financiën.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de nieuwe subsidieregeling voor de particuliere aanschaf van elektrische auto's in het algemeen kan rekenen op steun van deze leden. De subsidie richt zich op het lagere en middensegment en het uit te keren bedrag kan in dit segment ook een verschil maken voor de kopers. De subsidie voor tweedehands auto's zal mogelijk een prijsopdrijvend effect hebben, maar deze leden hebben er vertrouwen in dat deze bijdrage zal helpen om meer elektrische auto's te behouden voor de Nederlandse markt en voor de 80% automobilisten die zijn aangewezen op een tweedehands auto. Het is belangrijk dat het volume groeit en zo voor meer mensen meer elektrische auto's beschikbaar komen. Desondanks blijven de leden van de GroenLinks-fractie kritisch. We moeten goed onthouden dat we de afname van de broeikasemissies niet realiseren met meer elektrische auto's, maar met minder fossiele. Meer elektrisch kan bijdragen aan minder fossiel, maar uitsluitend meer auto's toevoegen helpt ons niet. Hoe draagt het subsidiëren van elektrische auto's bij aan de vervanging van fossiele auto's? Wat is de doelstelling voor de afname van de verkoop van fossiele auto's? Is daar een doelstelling voor en wat doen we hiervoor? Het gereserveerde bedrag ter stimulering van de particuliere elektrische auto kan helpen om zo'n 50.000 nieuwe elektrische auto's toe te voegen aan het wagenpark en ongeveer evenveel occasions te behouden voor Nederland. Over de vier en een half jaar dat de regeling van kracht zal zijn, zijn dat geen substantiële aantallen, als tegelijkertijd 2 miljoen fossiele auto's worden toegelaten tot de markt. Hoe voorkomen we dat? En als de doelstelling nog steeds is dat in 2030 100% van de

³⁷ Kamerstuk 32 813, nr. 398

nieuwverkoop emissievrij is, hoe dichten we dan in de laatste vijf jaar dat gat tussen de 50.000 elektrische en 400.000 fossiele voertuigen? Deze leden vragen verder wat de mechanismen zijn om gedurende de looptijd van het programma bij te sturen. Wat doen we als de regeling populairder of minder populair is dan verwacht? Komt er meer geld? Kunnen we de bedragen aanpassen? Deze leden valt op dat er net als bijvoorbeeld bij de vliegtaks wel een bedrag is afgesproken, maar geen doel dat hiermee moet worden behaald. Wanneer is de regeling een succes? Als het geld op is?

In het Regeerakkoord heeft het kabinet afgesproken dat uiterlijk in 2030 alle nieuwverkopen wat betreft personenauto's emissieloos zijn. In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 heeft het kabinet deze ambitie verder geconcretiseerd met (fiscale) maatregelen die tot en met 2025 zijn uitgewerkt. Op grond van de subsidieregeling kunnen subsidies worden verstrekt aan particulieren voor de aanschaf of lease van nieuwe en gebruikte elektrische personenauto's. Het voorkomen van verkoop van fossiele auto's is geen expliciete doelstelling van deze regeling. De regeling is echter niet de enige vorm van stimulering en beoogde doelgroep die de ambitie moet realiseren. Het merendeel van de nieuwe elektrische personenauto's wordt in het zakelijke segment verkocht/geleaset. Hiervoor zijn de belangrijkste fiscale maatregelen in het Belastingplan van 2020 verankerd. Gezamenlijk moet het pakket aan maatregelen volgens berekeningen van het Klimaatakkoord in 2025 tot een aandeel van ca. 24% nul-emissie personenauto's in de nieuwverkopen in 2025.

Het klopt dat er vervolgens nog een forse ambitie resteert tussen 2026 en 2030. Een evaluatie in 2023/24 moet helderheid geven over gewenste stimulering van elektrisch vervoer na 2025. Het kabinet zal daarom, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, drie varianten van betalen naar gebruik onderzoeken, voorbereidingen schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen treffen. De invoering van het nieuwe stelsel wordt betrokken bij de reeds voorgenomen belastingherziening in 2025. Bij alle varianten wordt rekening gehouden met het handelingsperspectief en is privacy nadrukkelijk een aandachtspunt dat zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Bij het uitwerken van alle varianten worden ook de gewenste stimulering van EV, in lijn met het streven van het kabinet naar 100% nieuwverkoop in 2030, betrokken, evenals de mogelijkheid om de totale lasten binnen het autodomein te laten dalen en de eventuele gevolgen voor de rijksbegroting en hoe deze op te vangen.

Wat betreft de vragen van de leden van de GroenLinks-fractie over de mechanismen om gedurende de looptijd van het subsidieprogramma bij te sturen, wat het kabinet doet als de regeling populairder of minder populair is

dan verwacht, of er meer geld komt en of het kabinet de bedragen kan aanpassen, verwijs ik naar de antwoorden op vragen van de leden van de CDA-fractie.

Tot slot merken de leden van de fractie van GroenLinks op dat er net als bijvoorbeeld bij de vliegtaks wel een bedrag is afgesproken, maar geen doel dat hiermee moet worden behaald. Zij vragen zich af wanneer de subsidieregeling een succes is.

De regeling is een succes wanneer de particuliere markt, waaronder voor tweedehands elektrische personenauto's, mede hierdoor op gang komt en conform de doelstelling circa 46.000 extra elektrische personenauto's onder particulieren tot en met 2025 op de weg zijn gekomen.

De leden van de SP-fractie zien, waar het gaat om verduurzaming van ons vervoer, dat er vaak wordt gesproken over het stimuleren van het gebruik van elektrische auto's. Al jaren krijgen zakelijke rijders een lagere bijtelling, wat ertoe heeft geleid dat een klein groepje mensen in dure, met belastinggeld gesubsidieerde Tesla's rijdt, zonder dat dit noemenswaardige winst voor het klimaat oplevert. In het Klimaatakkoord is een aanschafsubsidie afgesproken van 4.000 euro voor het aankopen van elektrische auto's. Ook deze subsidie lijkt weer vooral naar de goedbetaalde elite te gaan, aangezien een verpleegkundige, een lerares of een stratenmaker de hoge aanschafprijzen voor de beschikbare elektrische auto's niet kunnen opbrengen. Terwijl dit juist de mensen met vitale beroepen zijn, die momenteel onze maatschappij draaiende houden. Daarbij komt dat zij voor deze subsidie moeten opdraaien door bijvoorbeeld de accijnsverhoging op diesel. Is de staatssecretaris het met deze leden eens dat het onrechtvaardig is dat mensen die de overstap naar elektrisch vervoer niet kunnen maken, deze elitesubsidie wel moeten ophoesten? Waarom worden er geen maatregelen getroffen die voor een grotere groep kunnen werken, zoals een ruime sloop- of opkoopregeling voor oude diesel- en benzineauto's? De leden van de SP-fractie vinden, dat naast subsidies en stimuleringsmaatregelen, autofabrikanten gedwongen moeten worden om sneller schone auto's op de markt te brengen. Wat is de inzet van de staatssecretaris in Europa om de uitstootnormen verder aan te scherpen en de verduurzaming aan de producentenkant te stimuleren?

Deze subsidieregeling is ontwikkeld om een nieuwe of gebruikte elektrische auto in de kleinere en compacte middenklassen voor particulieren financieel bereikbaar en interessant te maken. Dit in aanvulling op de stimulering elektrisch rijden onder zakelijke rijders.

Een slooppremie pakt niet per definitie uit voor mensen met een kleinere portemonnee omdat het aanbod goedkope (oudere) occasions juist wordt afgevoerd.

Mijn inzet op het gebied van Europese uitstootnormen is er op gericht dat auto's zowel aanzienlijk zuiniger als blijvend schoner worden. Voor het eerste zijn er de Europese normen voor het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO₂-uitstoot van auto's. Nederland heeft op de afgelopen jaren een belangrijke bijdrage geleverd aan aanscherping van deze normen voor 2025 en 2030. Als gevolg hiervan brengen steeds meer fabrikanten elektrische auto's op de markt om aan de normen te voldoen. Mijn inzet is dat Nederland ook weer een voortrekkersrol gaat vervullen in de in de Europese Green Deal afgesproken tussentijdse aanscherping van de zuinigheidsnormen.

Bij schone auto's gaat het om de uitstootnormen voor stikstofoxiden en fijnstof. Ook bij de aanscherping van deze normen heeft Nederland de afgelopen jaren een voortrekkersrol gespeeld. Als voorbeeld wil ik noemen de nieuwe Europese eisen voor Real Driving Emissions, waarbij de uitstoot op de openbare weg worden gemeten in plaats van in het laboratorium. Bij de totstandkoming hiervan heeft Nederland een belangrijke rol vervuld. Momenteel is de Europese Commissie een voorstel aan het uitwerken voor de opvolger van de Euro-6 emissienormen. Mijn inzet hiervoor is dat auto's onder alle omstandigheden en gedurende de gehele levensduur aan strenge emissie-eisen blijven voldoen. Voor dit laatste moet al bij de typekeuring van nieuwe auto's worden afgesproken aan welke normen auto's tijdens de APK moeten blijven voldoen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de voorgenomen vormgeving van de subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren. Naast de zakelijke rijder, wordt nu ook de particuliere autogebruiker gestimuleerd om over te stappen op een elektrische auto. Zij stellen tevreden vast dat met de subsidie voor tweedehands elektrische auto's voorkomen kan worden dat veel auto's naar het buitenland verdwijnen. Deze leden constateren dat voorspellingen doen over de aanschaf van elektrische auto's lastig is geworden door de grote mate van onzekerheid die de coronacrisis met zich meebrengt. Is de staatssecretaris daarom bereid om het totale budget voor de subsidieregeling flexibel beschikbaar te stellen over de jaren en eventuele onderuitputting op korte termijn te compenseren op langere termijn? Is de staatssecretaris tevens bereid om de aanschafsubsidie zo snel mogelijk in te laten gaan om zo de markt, die nu door de coronacrisis geraakt wordt, te ondersteunen? Daarnaast vragen deze

leden de staatssecretaris of zij bereid is de regeling toegankelijk te maken voor initiatieven voor deelauto's, welke nu buiten de boot vallen. Deze leden zien graag dat het gebruik van deelauto's verder aangemoedigd wordt, bijvoorbeeld door het verstrekken van goedkopere of gratis parkeervergunningen. Welke instrumenten gaat de staatssecretaris inzetten om het gebruik van deelauto's in buurten en wijken te stimuleren?

Zoals bij de beantwoording van de vragen van de CDA-fractie aangegeven, worden nu jaarlijkse budgetten gehanteerd. Besluitvorming over mogelijke onderuitputting zal bij najaarsnota plaatsvinden.

De aanschafsubsidie is op 4 juni 2020 gepubliceerd en op 1 juli 2020 gaat het digitale loket bij RVO open.

De subsidieregeling is alleen beschikbaar voor particulieren (natuurlijke personen). Bedrijven, stichtingen, (energie- en mobiliteit) coöperaties en verenigingen vallen buiten de regeling.

In het kader van de Green Deal Autodelen II en de City Deal Elektrische Deelmobiliteit wordt momenteel gewerkt aan een gemeentelijke beleidstoolkit autodelen. Omdat gemeenten over de parkeervergunningen gaan, wordt in deze toolkit onder andere aandacht gevraagd voor de mogelijkheid om (elektrisch) autodelen te stimuleren, onder andere door de parkeertarieven te verlagen. Deze toolkit wordt gratis aangeboden aan alle Nederlandse gemeenten.

Duurzame biobrandstoffen

De leden van de VVD-fractie hebben een vraag over geavanceerde biobrandstoffen. Klopt het dat de eisen die de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) op dit moment hanteert niet vastgelegd zijn in de huidige wet- en regelgeving? Hoe kan voorkomen worden dat deze eisen ertoe leiden dat bepaalde gecertificeerde biobrandstoffen (ook van Nederlandse (rest-)producten) niet in Nederland ingezet kunnen worden? Hoe houden we de kosten voor geavanceerde biobrandstoffen zo beperkt mogelijk? Wat betekenen de aanvullende eisen voor de logistieke en administratieve kosten voor biobrandstoffen? Is het zo dat er minder biobrandstoffen in aanmerking komen en wat betekent dit voor de kosten? In hoeverre zijn de eisen additioneel aan wat de Europese Renewable Energy Directive (RED) verlangt? Is dit een kop op beleid, of een eis die het gevolg is van een strengere interpretatie van regels in de uitvoering? Hoe zorgen we ervoor dat de NEa of het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat niet extra regels oplegt of belemmeringen

**opwerpt die het halen van de doelstelling alleen maar moeilijker maken?
Welke rol speelt het ministerie hierin bij het verschaffen van
duidelijkheid?**

Er worden geen eisen opgelegd die niet in regelgeving staan. Alle vereisten die NEa handhaaft, zijn in wet- en regelgeving opgenomen. Eisen aan hernieuwbare energie die bijdraagt aan de verplichting voor vervoer zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (titel 9.7 en 9.8) en in het Besluit en de Regeling energie vervoer. Deze eisen zijn conform de RED en zijn met de uitleg door het Hof in overeenstemming. Op deze wijze wordt een Europees level playingfield geborgd. Ook bij de RED2-implementatie worden de eisen vastgesteld binnen de kaders van de Europese richtlijn. Er is daarmee geen sprake van extra regels en daaraan verwante kosten. Daarnaast is het de bedoeling om conform het Klimaatakkoord inzet van biobrandstoffen uit (geavanceerde) afvalstromen en residuen te stimuleren bij de vormgeving van het beleid.

De leden van de PVV-fractie vragen naar aanleiding van berichtgeving over de gevaren van biobrandstoffen voor onder andere de motor opnieuw of de staatssecretaris kan melden hoeveel automobilisten schade aan, of problemen met de auto hebben gekregen als gevolg van het recent geïntroduceerde E10. Deze leden vragen of de staatssecretaris van plan is verdere, door haar beleid aangerichte schade zo snel mogelijk te gaan voorkomen en, zo nee, waarom niet. Deze leden vragen of de staatssecretaris op de hoogte is van de zorgen omtrent de winning van biobrandstoffen uit voedselgewassen, het winnen van biobrandstoffen uit frituurvet en dierlijk vet en het (potentieel) gebruik van ‘geavanceerde’ biobrandstoffen. Zo ja, welke garanties kan de staatssecretaris geven dat haar beleid omtrent biobrandstoffen niet leidt tot schade aan voertuigen of een hogere prijs aan de pomp? Deze leden vragen aan de staatssecretaris of zij ook E10 tankt en zelf dus de gevolgen van haar beleid merkt, of dat zij daar toch geen last van heeft, omdat ze gebruikmaakt van de elektrische auto of de bakfiets.

Er zijn bij de RAI Vereniging en de BOVAG geen gevallen van schade bekend aan voertuigen die goedgekeurd zijn voor E10. Samen met de brancheverenigingen is via verschillende kanalen informatie verstrekt waarmee de eigenaren van benzinevoertuigen na kunnen gaan of het voertuig geschikt is voor E10-benzine. Daarbij was en is de boodschap: “Controleer of uw voertuig op E10 kan rijden in de handleiding van uw voertuig of vraag het uw garagehouder. De check voor uw voertuig kan ook online: www.e10check.nl.” Zelf rijdt ik sinds begin van dit jaar in een elektrische dienstauto.

Ik ben bekend met de zorgen die de leden schetsen ten aanzien van de inzet van biobrandstoffen. Om hier recht aan deze zorg te doen, moet de inzet van biomassa voor brandstof aantoonbaar voldoen aan de duurzaamheidseisen die daarvoor vanuit de Europese richtlijn gelden. Ook stuurt het Nederlands beleid juist op de inzet van afvalstoffen en residuen. Echter, niet grondstoffen maar de kwaliteit van de brandstof is bepalend voor geschikte toepassing en eventuele schade. De kwaliteit die een brandstof moet hebben om geleverd te worden aan de markt is Europees vastgelegd in de Richtlijn brandstofkwaliteit (FQD). Toezicht hierop vindt plaats op basis van deze Richtlijn. De prijs aan de pomp is afhankelijk van veel meer factoren dan het bijmengen van hernieuwbare energie.

De leden van de D66-fractie signaleren dat in het verleden veel is gedebatteerd over de telling van de verschillende bronnen en soorten biobrandstoffen. Kan de staatssecretaris aangeven hoe bij de telling van de biobrandstoffen fraude wordt tegengegaan en of op dat gebied ontwikkelingen te zien zijn? De toenemende vraag naar biobrandstoffen versterkt het risico op het daadwerkelijk verdringen van voedselproductie of, erger nog, natuurwaarden door de productie van biomassa. Hiervoor is in het verleden de richtlijn Indirect Land Use Change (ILUC-richtlijn) opgesteld. Hoe gaat de staatssecretaris deze verdringing actief tegen? Wanneer niet alleen voor wegvervoer, maar ook voor scheep- en luchtvaart bijmengverplichtingen komen, zorgt dat voor een nog grotere druk op de vraag naar echt duurzame biobrandstoffen. Duurzame biobrandstoffen zijn erg schaars. Wat doet de staatssecretaris om ervoor te zorgen dat daardoor niet wordt uitgeweken naar niet-duurzame bronnen voor biobrandstoffen?

In de RED zijn duurzaamheidseisen gesteld aan de biobrandstoffen die mee mogen tellen voor het voldoen aan verplichtingen. De Europese Commissie is bevoegd om vrijwillige schema's van private partijen goed te keuren die moeten aantonen dat deze duurzaamheidseisen worden geborgd. Schakels in de keten van grondstof tot productie kunnen zich laten certificeren wanneer zij werken conform een goedgekeurd vrijwillig schema. Een private organisatie, een conformiteits-beoordelingsinstantie (CBI), audit jaarlijks of de schakels in de keten inderdaad conform het schema werken. Op deze wijze wordt op dit moment fraude tegengegaan. Vanuit de aan u toegezegde integrale ketenanalyse biobrandstoffen (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 90) wordt geanalyseerd waar kwetsbaarheden zitten in de systematiek en hoe deze mede met de RED2 implementatie versterkt kunnen worden. Hierbij wordt gekeken naar nationale en Europese perspectieven. Het doel is om de systematiek hiermee robuuster te maken voor de uitdagingen de komende 10 jaar.

Over de verdringing van voedselproductie zijn in het Klimaatakkoord afspraken gemaakt. Nederland hanteert op dit moment al het strengste limiet op voedsel- en voedergewassen in Europa met een maximale inzet van 5% in 2020. Daarnaast wordt met het huidige beleid van dubbel telling de inzet van afvalstromen en residuen gestimuleerd. Dit resulteert nu al in een inzet van 1,2%, waar 4% toegestaan was in 2019. Nederland loopt hiermee in Europa voorop wat betreft het inzetten van waste based biobrandstoffen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat bij groeiende inzet van biobrandstoffen de groei plaatsvindt op basis van afvalstoffen en residuen. Daarbij is onder andere afgesproken dat voor de maximaal 27 additionele PJ aan biobrandstoffen in wegvervoer geen verdere inzet van voedsel- en voedergewassen plaats zal vinden. Deze afspraak wordt met de RED2- implementatie gerespecteerd. Groei in biomassa voor wegvervoer moet komen uit afvalstromen en residuen.

Alle in te zetten hernieuwbare energie in vervoer moet daarnaast, conform de RED2-eisen, aantoonbaar duurzaam zijn ongeacht de modaliteit waar het wordt ingezet. Dit is ook de randvoorwaarde bij de inrichting van mogelijke toekomstige verplichtingen bij andere modaliteiten zoals lucht- en scheepvaart. Daarbij zal ook met het duurzaamheidskader actief gekeken moeten worden naar beschikbaarheid en de samenhang met de afspraken over het gebruik van biobrandstoffen in andere sectoren.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben er geen vertrouwen in dat met de voorgestelde maatregelen de mobiliteitsdoelen uit het Klimaatakkoord worden gehaald. Het is te weinig, te vrijblijvend en te laat. Veel maatregelen, zoals de bijmengverplichting, dragen ook niet bij aan een duurzame transitie, maar houden vooral het fossiele netwerk langer in stand. Deze leden maken zich grote zorgen over de enorme hoeveelheden biobrandstoffen die moeten worden bijgemengd. Hoe denkt de staatssecretaris dat we aan zoveel duurzame biobrandstof kunnen komen? Hoe voorkomen we dat er weer grootschalig wordt gefraudeerd, als de vraag zoveel harder stijgt dan er geleverd kan worden? Zelfs bij de eerdere, lagere vraag heeft de hogere prijs en geringe beschikbaarheid van oud frituurvet geleid tot fraude. Als we afgewerkte vetten uit andere landen of continenten gaan importeren, hoe voorkomen we dan fraude daar? En als we vooral resten afvalstromen gebruiken, wat werd hiervan gemaakt, voordat het werd opgewerkt tot bij te mengen autobrandstof? Maakt dit verschil voor het klimaat of wordt de oude bestemming nu ingevuld met andere stoffen die slechter zijn? Klopt het dat Nederland enorme hoeveelheden alcohol uit de Verenigde Staten (VS) importeert om bij te mengen met benzine? Klopt het dat we hiervoor een lager

invoertarief gebruiken dan andere EU-landen? Mag dat? Waar komt die geïmporteerde alcohol vandaan? Hoe scoort deze op duurzaamheid, klimaat, ILUC en genetisch gemodificeerde organismen (ggo's)? Leidt de hoge prijs die wij betalen voor het bijmengen van duurzame biobrandstoffen tot handelsstromen die elders leiden tot meer gebruik van onduurzame (bio)brandstoffen? Zo ja, waarin zit dan de klimaatwinst?

Zoals hierboven aangegeven wordt duurzaamheid geborgd vanuit de Europese systematiek. Vanuit de integrale ketenanalyse biobrandstoffen worden daarnaast voorstellen gedaan om deze systematiek robuuster te maken waarmee het risico op fraude verder wordt ingeperkt.

Alleen hernieuwbare energie die aantoonbaar voldoet aan de duurzaamheidseisen mag een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen. Daarbij wordt expliciet gekeken naar ketenemissies om de klimaatwinst in de gehele keten te borgen. Ten aanzien van ketenemissies hanteert de RED een minimumpercentage van 50% aan ketenreducties ten opzichte van fossiel, voor nieuwere installaties loopt dit straks op naar 60%. Aangezien Nederland actief stuurt op afvalstoffen en residuen wordt gemiddeld 80% aan ketenreducties bewerkstelligd. Hiermee is de klimaatwinst helder. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) heeft de wettelijke taak om jaarlijks te rapporteren aan de staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de resultaten die zijn bereikt op nationaal niveau voor de wet- en regelgeving Energie voor Vervoer. De rapportage bevat de gegevens over de in Nederland geleverde hernieuwbare energie voor vervoer en over de CO₂-reductie van vervoersbrandstoffen.

In het Klimaatakkoord is een groei naar een maximaal aandeel aan biomassa in wegtransport in 2030 vastgezet, namelijk 27 additionele PJ bovenop de NEV 2017 (33 PJ). De implementatie van de nieuwe jaarverplichting zoals vereist op grond van de RED2 zal ook deze afspraken borgen. Tevens zal daarin een limiet worden gehanteerd op de inzet van gebruikt frituurvet en dierlijk vet (RED2 bijlage IXb) en een groei van andere grondstofketens, biobrandstoffen op basis van afval en residuen, gestimuleerd.

Ethanol die ingezet wordt om aan de hernieuwbare energiedoelstelling in vervoer te voldoen mag alleen worden ingezet als aan de duurzaamheidseisen wordt voldaan, ook als deze uit de Verenigde Staten komt. Invoertarieven worden niet beïnvloed door dit biobrandstoffenbeleid. In 2019 werd er volgens de gegevens van de NEa 328 miljoen liter bioethanol ingeboekt. 129 miljoen liter hiervan werd geproduceerd uit mais. Hiervan kwam 79 miljoen liter uit Noord-Amerika en 49 miljoen liter uit Europa. In 2019 is daarnaast

een afnemende lijn te zien in de inzet van voedsel- en voedergewassen in ethanol, door een groeiende inzet van geavanceerde afvalstromen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook zeer benieuwd hoe de staatssecretaris en minister denken over de verduurzamingsvraag van de lucht- en scheepvaart, als we biobrandstoffen nu inzetten voor het wegverkeer, dat technisch veel sneller in staat is te elektrificeren. Is het zinvol om nu juist hiervoor een markt en infrastructuur op te zetten en zo een nieuwe lock-in te creëren, als we de schaarse duurzame brandstoffen ook nodig hebben voor de lucht- en scheepvaart? Waarom stellen we een bijmengverplichting vast, voordat de studies voor het integrale duurzaamheidskader zijn vastgesteld? Wanneer kunnen we dat advies van de Sociaal-Economische Raad (SER) verwachten? De EU telt biobrandstoffen uit voedselgewassen niet meer mee voor het halen van de hernieuwbare-energie doelstellingen. Zijn de Nederlandse ambities hiermee in lijn? En hoe valt het gebruik van biobrandstoffen uit landbouwgewassen te rijmen met eerdere uitspraken van de Kamer dat dit niet de bedoeling is?

Wegvervoer wordt vanuit het Klimaatakkoord gestimuleerd naar elektrisch vervoer, zeker bij personenvervoer. Ten aanzien van de inzet van biobrandstoffen in wegvervoer zijn in het Klimaatakkoord kaders afgesproken voor de maximale inzet. Het betreft een maximale additionele inzet van 27 PJ, gelijkstaand aan 2Mton additionele nationaal toerekenbare CO₂-reductie, ten opzichte van het basispad uit de NEV 2017 (33 PJ). Voor deze inzet is geen nieuwe infrastructuur nodig. Daarnaast wordt met de RED2-implementatie een stimulans geboden voor (nieuwe) grondstofketens op basis van afvalstromen en residuen en (nieuwe) conversietechnologieën die op langere termijn ook wenselijk en bruikbaar zijn voor andere modaliteiten. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van HVO biodiesel op basis van afvalstromen voor wegtransport, dat qua techniek sterk lijkt op de productie van HEFA voor luchtvaart. Hierdoor ontstaat er geen lock-in. Voor de verduurzamingsvraag van luchtvaart en zeevaart zal met het duurzaamheidskader gekeken moeten worden naar de beschikbaarheid van biomassa naast de inzet in wegvervoer tot en met 2030, als ook voor de periode ná 2030.

De Sociaal-Economische Raad (SER) is door het kabinet gevraagd een advies op te stellen voor het duurzaamheidskader biomassa. De SER streeft er, onder de huidige omstandigheden, naar zo snel mogelijk te adviseren. Besluitvorming van het kabinet over het duurzaamheidskader volgt zo snel mogelijk na ontvangst van dit advies. Streven is om het duurzaamheidskader nog dit jaar aan uw Kamer aan te bieden. In het Klimaatakkoord is hierover

afgesproken dat het duurzaamheidskader in principe leidend is bij de implementatie van de RED2, tenzij dit niet mogelijk is door de verplichtingen uit de RED2 of om redenen van borging, uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid. Dit, gezien het implementatieproces van de RED2 vóór 1 juli 2021 moet zijn afgerond. Het implementatieproces van de RED2 wordt afgestemd met het duurzaamheidskader.

Ten aanzien van de inzet van hernieuwbare energie uit voedsel- en voedergewassen hanteert Nederland momenteel al de strengste limiet van Europa. Door daarnaast in het beleid te sturen op afvalstromen en residuen wordt er zelfs nog veel minder ingezet dan wat vanuit de Nederlandse limiet zou mogen, zo werd in 2018 slechts 1,5% aan inzet gepleegd. In het Klimaatakkoord is hierover afgesproken dat enerzijds de limiet op voedsel- en voedergewassen niet mag toenemen ten opzichte van de inzet in 2020 en dat anderzijds het Nederlandse beleid gericht blijft op de inzet van biomassa uit afvalstromen en residuen. Dit zal met de RED2-implementatie worden verankerd.

De leden van de SP-fractie maken zich grote zorgen over het bijmengen met biobrandstoffen en het effect dat dit heeft op de wereldwijde CO₂-uitstoot en de voedselketen. Hoewel Nederland wel enige beperkingen heeft ingesteld op de herkomst van biobrandstoffen, garandeert dit niet dat ons beleid niet bijdraagt aan meer CO₂-uitstoot of een verstoringseffect op de voedselproductie. Grond die gebruikt wordt voor het kweken van gewassen die biobrandstoffen moeten opleveren, kan niet gebruikt worden voor voedselproductie. Uit een publicatie in Science blijkt dat biobrandstoffen op de langere termijn zelfs voor meer in plaats van minder CO₂-uitstoot zorgen. Herkent de staatssecretaris dit beeld en erkent zij dat biobrandstoffen op papier wellicht een mooie oplossing lijken, maar in de praktijk juist meer kwaad dan goed kunnen doen?

Nederland hanteert op dit moment het strengste limiet in Europa op de inzet van voedsel- en voedergewassen. In het Klimaatakkoord is afgesproken de inzet van voedsel- en voedergewassen ook niet toe te laten nemen ten opzichte van het niveau in 2020 voor wegvervoer. Groei van biomassa is gemaximeerd op 27 additionele PJ ten opzichte van de NEV 2017 (33 PJ voor 2030) en blijven voortkomen op basis van afvalstromen en residuen. Daarbij moeten alle vormen van hernieuwbare energie onder de RED aantoonbaar een minimale ketenemissie kunnen overleggen van ten minste 50% ten opzichte de fossiele referentie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wanneer het duurzaamheidskader voor biomassa naar de Kamer wordt verzonden, nu

de SER heeft aangegeven enige vertraging opgelopen te hebben vanwege corona. Kan de staatssecretaris het implementatiepad van dit duurzaamheidskader schetsen? Waarom kiest de staatssecretaris voor een forse toename van het biobrandstoffenverbruik in Nederland in 2030 alvorens het integraal duurzaamheidskader voor biomassa is afgerond? Deelt de staatssecretaris de mening dat de ambities mogelijk zullen moeten worden bijgesteld op basis van de eisen van het integraal duurzaamheidskader? De herziene richtlijn hernieuwbare energie legt een bovengrens op voor de bijdrage van biobrandstoffen uit voedselgewassen aan het doel van de richtlijn. Is de staatssecretaris zich ervan bewust dat de richtlijn de lidstaten toelaat om een lagere bovengrens in te stellen en deze bovengrens zelfs op 0% te leggen? Is de staatssecretaris van plan om van deze nieuwe mogelijkheid gebruik te maken? Waarom kiest de staatssecretaris ervoor de implementatie van de richtlijn uit te werken alvorens het integraal duurzaamheidskader voor biomassa is afgerond? De staatssecretaris heeft zich in het verleden uitgesproken voor een verschuiving van inzet van geavanceerde biobrandstoffen naar die sectoren waarin elektrificatie nog geen alternatief is, waaronder de binnenvaart. Kan de staatssecretaris uitleggen waarom er geen opties worden uitgewerkt voor de inzet van geavanceerde biobrandstoffen (Hydrotreated Vegetable Oil (HVO))? Wordt in de RED II niet beschouwd als geavanceerde biobrandstof?

De SER is door het kabinet gevraagd een advies op te stellen voor het duurzaamheidskader biomassa. De SER streeft er, onder de huidige omstandigheden, naar zo snel mogelijk te adviseren. Besluitvorming van het kabinet over het duurzaamheidskader volgt zo snel mogelijk na ontvangst van dit advies. Streven is om het duurzaamheidskader nog dit jaar aan uw Kamer aan te bieden.

Lidstaten zijn inderdaad vrij om de limiet op voedsel- en voederplanten op 0% te zetten. Nederland hanteert met de huidige regelgeving al de strengste limiet van Europa met 5% in 2020. Ten aanzien van de inzet van voedsel- en voederplanten is in het Klimaatakkoord aangegeven dat deze inzet niet mag toenemen ten opzichte van de inzet in 2020. Dit wordt met de implementatie van de RED2 geborgd.

Het type grondstof bepaalt of een biobrandstof aangemerkt wordt als geavanceerd of niet (zie bijlage IX lijst A van de RED). HVO is een hoogwaardige motorbrandstof die het gevolg is van het productieproces. HVO kan gemaakt worden uit verschillende grondstoffen van oliehoudende gewassen tot geavanceerde afvalstromen. Met de RED wordt gestuurd op grondstoffen, niet op brandstofkwaliteit. In het Nederlands beleid ligt de focus

op afvalstoffen en residuen. HVO op basis van deze stromen wordt al ingezet in wegtransport en binnenvaart en biedt ook in de toekomst kansen, omdat deze hoogwaardige dieselvervanger in aanzienlijke percentages bijgemengd kan worden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat bij de verduurzaming van het vervoer door de regering ook stevig wordt ingezet op biobrandstof. Deze leden zijn zeer kritisch over de inzet van biobrandstoffen. Zij vragen de staatssecretaris allereerst waarom het Duurzaamheidskader biomassa, beloofd in maart 2020, nog altijd niet aan de Kamer gezonden is. Kan de staatssecretaris dit zo snel als mogelijk aan de Kamer sturen? En kan de staatssecretaris aangeven hoe zij tot een inzet en een plafond voor de inzet van biobrandstoffen komt zonder inzicht in de beschikbaarheid en de duurzaamheid ervan? Kan de staatssecretaris aangeven waarom zij blijft inzetten op het gebruik van biobrandstoffen uit voedselgewassen, aangezien de verbanding ervan meer CO₂-uitstoot produceert dan fossiele brandstof en het verbouwen ervan gepaard gaat met de grootschalige vernietiging van natuur, mensenrechtenschendingen en verdringing van echte voedselproductie? Zelfs de EU geeft nu aan dat deze brandstoffen niet meer meetellen voor het bepalen van het percentage duurzame energie. Houdt de staatssecretaris overigens vast aan de afspraak dat de inzet van biobrandstoffen uit voedsel en voedergewassen in ieder geval niet hoger zal zijn dan het niveau van 2020? Wordt dit, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord, in wetgeving verankerd?

Zoals bij vragen van de CU-fractie al aangegeven is de SER door het kabinet gevraagd een advies op te stellen voor het duurzaamheidskader biomassa. De SER streeft er, onder de huidige omstandigheden, naar zo snel mogelijk te adviseren. Besluitvorming van het kabinet over het duurzaamheidskader volgt zo snel mogelijk na ontvangst van dit advies. Streven is om het duurzaamheidskader nog dit jaar aan uw Kamer aan te bieden.

Nederland hanteert met de huidige regelgeving al de strengste limiet van Europa. Ten aanzien van de inzet van voedsel- en voedergewassen is in het Klimaatakkoord aangegeven dat deze inzet niet mag toenemen ten opzichte van de inzet in 2020. Dit wordt met de implementatie van de RED2 geborgd. Nederland zal daarbij vanaf de introductie van high en low ILUC differentiatie enkel niet-high ILUC gewassen toestaan in de categorie voedsel- en voedergewassen. In de afgelopen jaren heeft de jaarlijkse rapportage energie vervoer van de NEa aangetoond dat de in Nederland ingezette voedsel- en voedergewassen in grote mate afkomstig zijn uit Europa. Daarnaast moet alle hernieuwbare energie aantoonbaar voldoen aan de

duurzaamheidscriteria die de RED2 stelt, waarbij ook minimum drempels aan ketenreducties zijn vastgesteld om zo de positieve Klimaatimpact te borgen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de brief van de staatssecretaris over de batterijenstrategie dat het onderwerp ‘Herkomst grondstoffen’ bij het ministerie van Buitenlandse Zaken komt te liggen. Kan de staatssecretaris aangeven of er met het ministerie van Buitenlandse Zaken ook gecommuniceerd wordt over de herkomst van biobrandstoffen en de vernietigende effecten die het gebruik daarvan in Nederland en in het buitenland heeft? Kan de staatssecretaris bevestigen dat het klopt dat het gebruik van frituurvet en dierlijke vetten nu al berust op de import van deze grondstoffen uit 70 verschillende landen? Is bekend wat de effecten zijn van het benutten van deze grondstoffen uit die landen? Welk perspectief op verduurzaming hebben die andere landen hierdoor? Is de staatssecretaris met deze leden van mening dat het grootschalige gebruik in Nederland van dierlijke vetten en frituurvet ertoe zal leiden dat in andere landen gebruik gemaakt zal gaan worden van biobrandstoffen op basis van palmolie en soja, brandstoffen die wij hier in Nederland onwenselijk vinden? Wat zou volgens de staatssecretaris een realistisch maximum zijn voor het gebruik van frituurvet en dierlijke vetten op basis van de beschikbaarheid daarvan in Nederland? Kan de staatssecretaris ook aangeven of zij het inzetten op het grootschalig gebruik van dierlijke vetten een verantwoorde keuze vindt, aangezien al jaren duidelijk is dat de veestapel drastisch zal moeten krimpen? Acht de staatssecretaris het wenselijk dat mensen die graag willen verduurzamen via deze weg vaak onbewust een bijdrage leveren aan een verdienmodel gebaseerd op dierenleed?

Voor de leden van de Partij voor de Dieren-fractie is duidelijk dat voor het echt verduurzamen van de mobiliteit er nog een fundamentele stap gezet moet worden in de kabinetsinzet. Het polderen aan de klimaattafels heeft geleid tot een aanpak gebaseerd op het marginaal verduurzamen van de bestaande mobiliteit; mobiliteit van de eind 20ste eeuw, maar dan met een ‘groener’ randje. De negatieve impact daarvan is uit het zicht geschoven naar het buitenland, zowel bij de inzet op elektrische auto’s als op biobrandstoffen. De negatieve gevolgen verschuiven naar het buitenland of toekomstige generaties biedt echter geen echt duurzame oplossing en dwingt ons tot fundamentele keuzes. Deze leden hopen dat de staatssecretaris, die blijk geeft over die kennis te bezitten, deze ook aanwendt om te komen tot een daadwerkelijk toekomstbestendig en duurzaam vervoerssysteem.

Nederland blijft internationaal inzetten op verduurzaming van de productie via waardeketens en in dialoog met productielanden. Het ministerie van

Buitenlandse Zaken is daarnaast betrokken bij het opstellen van het integraal duurzaamheidskader.

In 2019 kwam, volgens data van de NEa, gebruikt frituurvet uit 82 verschillende landen, inclusief uit Nederland. Circa 75% hiervan kwam uit China, Europa en Noord-Amerika. De inzet van gebruikt frituurvet en dierlijk vet (RED2 bijlage IX deel b) wordt met ingang van de RED2 voorzien van een limiet. De hoogte van de limiet wordt uitgewerkt en onderbouwd met de RED2-impementatie, specifiek in het Besluit energie vervoer voor de periode 2022-2030. Verdere groei van biobrandstoffen voor wegvervoer moet komen uit andere duurzame afvalstromen en residuen. Dit zijn geen primaire stromen.

Het staat andere lidstaten in Europa vrij om grondstoffen in te zetten voor vervoer binnen de daarvoor geldende limieten en duurzaamheidseisen. In verschillende lidstaten bestaan verschillende beelden over wat wordt gezien als wenselijke stromen en wat wordt gezien als onwenselijke stromen.

Het lid Van Haga merkt op dat grootschalige productie van hernieuwbare brandstoffen vraagt om kostenverlaging en industrialisatie. De SDE++-regeling kan bijdragen om versneld de kostprijs te verlagen. Het Rijk reserveert 200 miljoen euro voor het vergroten van de productie en innovatie van duurzame geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen. Opgepast moet worden voor over-stimulering en oneigenlijke concurrentie met bestaande technologieën. In de routekaart Groen gas wordt gesproken over een onderzoek naar de mogelijkheden van SDE++ voor de productie van bio-lng. Kan de staatssecretaris aangeven of ook voor andere hernieuwbare brandstoffen de mogelijkheid van SDE++ in transport onderzocht wordt? Zo ja, welke brandstoffen worden onderzocht? Hoe kan de staatssecretaris voorkomen dat stimulering via de SDE++ een aanzuigende werking heeft op bepaalde grondstoffen (bijvoorbeeld mest), terwijl deze wellicht via andere routes al rendabel in te zetten zijn voor de productie van geavanceerde biobrandstoffen? Hoe voorkomt de staatssecretaris dat met het inzetten van SDE++ voor brandstoffen (in plaats van onrendabele technologieën) oneigenlijke concurrentie tussen de hernieuwbare brandstoffen optreedt? Kan de staatssecretaris uitleggen of de SDE++-regeling voor transportbrandstoffen voorgelegd dient te worden aan Brussel? Kan de staatssecretaris uitleggen of het mogelijk is om, naast bio-lng op basis van mestvergisting, ook andere brandstoffen op basis van mestvergisting mee te nemen in het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot de SDE++?

De uitvoering van de SDE++ regeling valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Economische Zaken en Klimaat. Er worden nu drie technieken onderzocht door het Planbureau voor de Leefomgeving voor ondersteuning door de SDE++ vanaf 2021. Dit betreft bioethanol uit lignocellulosische biomassa, bio-LNG uit meststoffen en gehydrateerde pyrolyse-olie uit lignocellulosisch materiaal. Onderdeel van dit onderzoek is een marktconsultatie die op 7 mei jl. van start is gegaan. Partijen kunnen in deze marktconsultatie ook andere technieken/brandstoffen aandragen, inclusief technische en financiële onderbouwing. Mede op basis van de marktconsultatie zal worden besloten welke technieken nog meer (in een later stadium) zullen worden onderzocht voor opname in de SDE++. De SDE++ is vormgegeven op een manier die voorkomt dat brandstoffen worden ondersteund die al rendabel geproduceerd kunnen worden: de subsidie neemt de onrendabele top weg van technieken waardoor de techniek net zo aantrekkelijk wordt als de fossiele brandstof. Belangrijk is dat bij de berekening van de onrendabele top een goede prijs voor de grondstof (zoals bijvoorbeeld mest) wordt berekend, zodat de aanzuigende werking op grondstoffen wordt geminimaliseerd. In de SDE++ wordt in sommige gevallen gerekend met een meerjarig gemiddelde om prijsopdrijving te voorkomen. Bovendien moet de SDE++ worden aangemeld bij de Europese Commissie voor goedkeuring in verband met staatssteun. Hierbij wordt gekeken of de staatssteun verenigbaar is met het EU-recht, waarbij ook aandacht wordt besteed aan aspecten zoals concurrentie met andere hernieuwbare brandstoffen.

Aanpak vervuilende dieselvoertuigen

De leden van de VVD-fractie willen graag weten welk beoogd effect de sloopregeling voor diesels heeft. Deze is in verband met de stikstofaanpak in een brief van 13 november 2019 (Kamerstuk 35 334, nr. 1) naar de Kamer gezonden. De sloopregeling wordt ook vanuit de branche genoemd als instrument. Welke uitwerking krijgt de Kamer nog en heeft de Kamer de mogelijkheid sturing te geven aan instrumenten als een sloopregeling?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris of zij een sloop- en vervangingsregeling heeft overwogen, omdat dit bijdraagt aan verjonging van het wagenpark en een vermindering van emissies van stikstof, roet et cetera en derhalve een schonere lucht. Deze leden willen ook aandacht vragen voor het probleem van de dubbele heffing van de energiebelasting bij bidirectioneel laden. Wat is de stand van zaken van de evaluatie van de energiebelasting? Erkent de staatssecretaris dat voor elektrische auto's en kleine opslagsystemen ook een oplossing nodig is voor de heffing van dubbele energiebelasting bij bidirectioneel laden?

De effecten van de maatregelen die in de Kamerbrief voor de aanpak van stikstofreductie van 24 april jl. (Kamerstuk 35 334, nr. 82) zijn aangekondigd, zijn bij de brief van 24 april bijgevoegd. Voor de stikstofaanpak zijn diverse maatregelen uitgewerkt die een mogelijke bijdrage kunnen leveren aan het reduceren van de stikstofuitstoot. Hieronder vallen ook verschillende maatregelen die de stikstofuitstoot in mobiliteit terug kunnen dringen, zoals een sloopregeling voor oude, vervuilende (diesel)voertuigen. Vervanging van oudere dieselauto's is voor reductie van stikstofuitstoot alleen zinvol als het om vervanging door de meest recente dieselauto's (of elektrisch of benzine) gaat, die aan de eisen voor Real Driving Emissions voldoen (Euro-6d (temp) norm). De stikstofuitstoot van recente Euro-5 dieselauto's ligt evenwel ook nog op een hoog niveau. Aan reductie van de CO₂-uitstoot draagt een sloopregeling nauwelijks bij omdat het om vervanging door conventionele auto's gaat. Alleen door inzet van volledig emissieloze auto's kan de uitstoot van CO₂ substantieel naar beneden worden gebracht.

In de evaluatie van de energiebelasting zal de heffing van energiebelasting bij bi-directioneel laden aan de orde komen. Daarbij zal worden onderzocht in hoeverre sprake is van dubbele energiebelasting en als daarvan sprake zou zijn of er een noodzaak en mogelijkheid is om daar iets aan te veranderen. De evaluatie start dit jaar en zal naar verwachting in de eerste helft van 2021 worden afgerond.

De leden van de VVD-fractie lezen in steeds meer (internationale) rapporten dat de modernste diesel bijzonder goed scoort op het gebied van lage uitstoot. Deze leden hebben al vaker aangegeven dat vervanging van het huidige verouderde wagenpark kansen biedt voor vergroening. Een vergroening die sneller kan als ook moderne diesels en benzinemotoren deel blijven uitmaken van de mix die aanwezig is in een wagenpark dat bestaat uit diverse brandstoffen. Immers niet iedereen kan, of wil direct naar een nieuwe elektrische auto en dat is om diverse redenen. Deze leden constateren tevens dat ons Nederlandse wagenpark bijzonder op leeftijd is. Zij zien dat autorijden en -bezit bijzonder kostbaar zijn en dat mensen slechts beperkte keuze hebben. Daardoor rijden er overwegend oudere auto's rond en dat is ook niet optimaal. Welke ambitie legt de staatssecretaris neer om het wagenpark sneller te verjongen? Wat zijn de instrumenten (zowel fiscaal, als niet fiscaal) die hierin een rol kunnen spelen? Zou verjonging van het wagenpark niet een speerpunt moeten zijn, waarbij voor iedereen een win-winsituatie ontstaat? Waarom blijft gericht beleid hierop uit, terwijl de voordelen overtuigend zijn op het gebied van keuzevrijheid, comfort, veiligheid en milieu?

Voor het kabinet is het punt op de horizon de 100% nul-emissie verkoop van auto's vanaf 2030 om aan de Klimaatakkoord afspraken en Parijs afspraken te kunnen voldoen. Verjonging van het wagenpark levert weliswaar een vermindering van stikstofuitstoot, maar levert qua CO₂-prestatie onvoldoende op. De huidige daling van de CO₂-uitstoot van de nieuw verkochte auto's komt alleen door de toegenomen verkoop van volledig elektrische auto's. Wanneer de nieuwverkopen van 2019 bijvoorbeeld geen batterij elektrische voertuigen zouden hebben bevat, zou de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen net als in de afgelopen jaren weer zijn gestegen ten opzichte van de voorgaande jaren naar zo'n 116 g/km. De batterij elektrische voertuigen hebben ervoor gezorgd dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de nieuwverkopen is gedaald tot 100 g/km in 2019.

De leden van de VVD-fractie zijn buitengewoon teleurgesteld over het feit dat de staatssecretaris van plan is 100.000 tot 125.000 dieselauto's van de weg te laten c.q. dit aantal niet meer door de nieuwe aangescherpte apk te laten komen. Deze leden zien een duidelijk onderscheid tussen de apk op basis van voertuigveiligheid en op basis van milieueisen. Ziet de staatssecretaris dit verschil ook? Zo nee, waarom niet? Is zij bereid deze maatregel opnieuw in overweging te nemen? Is zij ten minste bereid een voorhangprocedure te starten op dit onderdeel van de verscherpte apk voor voertuigen? Deze leden verwijzen met klem naar vragen en antwoorden van de leden Remco Dijkstra (VVD) en Ziengs (VVD) over het bericht 'Nieuwe test voor uitstoot diesels' van 9 december 2019 (2019Z24533) in dezen. Deze leden vragen in hoeverre consumenten zich bewust zijn van het feit dat hun oudere auto niet door de keuring komt met deze nieuwe eisen en wat dit betekent voor de portemonnee en restwaarde van hun diesel uit 2005 of zelfs 2010. Wat is er mis met een auto die het verder gewoon doet en veilig is, maar wellicht iets te veel uitstoot heeft? Deze leden vinden dat fraude niet mag lonen. Als een roetfilter er nu niet meer op zit, terwijl die bij aanschaf wel deel uitmaakte van het voertuig, is dat niet goed. Maar als mensen te goeder trouw een auto hebben aangeschaft en deze wordt vervolgens afgekeurd, hebben zij een behoorlijke financiële strop. Op wie kunnen ze dit verhalen? Deze leden vragen of de staatssecretaris zich wel voldoende de gevolgen voor deze autobezitters realiseert. Kan zij hierop reflecteren en aangeven op welke manier autobezitters hierin goed worden voorgelicht? De bedragen van reparatie vanwege een nieuw milieumankement dat zorgt voor afkeuring tijdens de apk zijn hoog. De kosten en moeite staan niet in verhouding tot de restwaarde van het voertuig. Klopt dit? En welke zekerheid heeft de consument eigenlijk dat alleen vervanging van de roetfilter de oplossing biedt voor de volgende jaren? Verwacht de staatssecretaris werkelijk dat iemand gemiddeld €2.000 gaat uitgeven,

zonder garanties op latere goedkeuring, terwijl het voertuig wellicht dezelfde restwaarde heeft?

In de Europese APK-Richtlijn (2014/45/EU) is vastgelegd dat de APK dient om te controleren dat voertuigen tijdens gebruik aan veiligheids- en milieunormen blijven voldoen. In deze richtlijn is voor zowel de veiligheidseisen als de milieueisen bepaald dat een voertuig moet worden afgekeurd als er niet aan wordt voldaan. Een auto die rijdt en veilig is, maar een te hoge roetdeeltjesuitstoot heeft, voldoet niet aan de wettelijke eisen en brengt schadelijke vervuiling met zich mee. Het gaat niet om een nieuwe Europese APK-eis, maar een betere controle van de bestaande Europese APK-eis met betrekking tot de uitstoot aan deze voertuigen.

Met de nieuwe APK-test voor controle van roetfilter geef ik invulling aan de motie van de leden Hoogland en Van Tongeren van 29 oktober 2015³⁸. In deze motie wordt de regering verzocht zo spoedig mogelijk over te gaan tot de invoering van een effectieve test in de APK rondom de uitstoot van schadelijke stoffen. Overwegingen hierbij waren dat er ongeveer 100.000 auto's zonder roetfilter of andere milieusystemen rondrijden, dat auto's zonder roetfilter tot 30 keer meer fijnstof uitstoten dan auto's met roetfilter en dat auto's met verwijderd roetfilter bij de APK zelden tot nooit tegen de lamp lopen. Daarbij merk ik op dat vooraf overleg geweest is met de sector over de afkeurnorm van 1.000.000 roetdeeltjes per kubieke centimeter uitlaatgas die gaat gelden voor auto's tot en met 2014. Deze normwaarde komt er globaal mee overeen dat circa 20% van de roetdeeltjes wordt doorgelaten.

Dieselpersonenauto's van vóór 1 januari 2011 en dieselbestelauto's van vóór 1 januari 2012 hoeven geen roetfilter te hebben. Bij deze voertuigen kan het filter worden verwijderd, mits dit bij de RDW wordt gemeld. Deze mogelijkheid kan voor oudere dieselauto's als een overgangsregeling worden beschouwd. Na melding van filterverwijdering bij de RDW wordt bij de APK geen deeltjestest meer uitgevoerd. Circa 250.000 personenauto's en 90.000 bestelauto's hebben de mogelijkheid om het filter bij de RDW als verwijderd aan te melden. Dit is ongeveer een kwart van het totaal aantal auto's waarvoor de nieuwe APK-test gaat gelden.

Aan de invoering van de nieuwe APK-test zal ruime aandacht worden besteed. Tussen het moment dat de regelgeving voor de nieuwe test wordt gepubliceerd en het moment waarop de nieuwe test ingaat zal zich minimaal één jaar bevinden. Gedurende deze periode zal ruime aandacht aan invoering

³⁸ Kamerstuk 34 300 XII, nr. 29

van de APK-test worden gegeven. Bij aankoop van een gebruikte dieselauto kunnen consumenten zich ervan vergewissen dat het roetfilter werkt.

Gemeentelijk beleid

De leden van de VVD-fractie vragen of de overheid en met name de gemeenten hun afspraken wel kunnen en zullen nakomen. Deelt de staatssecretaris die twijfel? Eén van de punten is de vaststelling van zero-emissiezones. Welke gemeenten hebben deze al bepaald? Welk zicht is erop dat dit voor de zomer van 2020 voor elkaar komt? Lukt het in de 30 à 40 gemeenten om in 2021 deze zones definitief vast te stellen? Hoe komt de voorbereiding hierop door het bedrijfsleven niet in gevaar? Welke risico's zijn er als dit niet lukt met gemeenten en hoe wil de staatssecretaris daarmee omgaan? Ligt het gezamenlijke actieplan zero-emissiestadslogistiek op koers? Deze leden merken op dat er nog onvoldoende duidelijkheid bestaat over de regelingen voor ondernemers. Wanneer wordt meer duidelijkheid verwacht, zodat ondernemers op tijd voorbereid zijn op de zero-emissiezones?

Gemeenten hebben op 29 november vorig jaar bijna unaniem (99,7%) ingestemd met het Klimaatakkoord. Dat heeft VNG aangegeven in antwoord op de vraag naar commitment van klimaatberaad-voorzitter Ed Nijpels. Gemeenten hebben aangegeven dat zij graag hun bijdrage leveren aan een duurzamer Nederland. Wel geven zij aan dat zij dit niet kunnen zonder het Rijk. Het ministerie van IenW en gemeenten hebben daarom ook regelmatig contact over de uitvoering van afspraken uit het Klimaatakkoord.

Gemeenten hebben meer in het algemeen aangegeven dat zij tijd nodig hebben om hun inwoners voor te bereiden en mee te nemen in processen en beslissingen. Zowel bedrijven als overheden wordt tijd gegund om de overgang te maken op een dusdanige manier dat die haalbaar en betaalbaar is en dat zij aan kunnen sluiten bij natuurlijke momenten van investeringen. Ik heb daar begrip voor. Afgesproken is dat de locatie (welke stad), de omvang van de zone en het geldende toegangsregime van de zero-emissiezones voor stadslogistiek tijdig voor de invoering van de zone duidelijk zijn. Dit is van belang zodat bedrijven in de gelegenheid zijn om te kunnen anticiperen op daadwerkelijke invoering van die zones. Uitgaande van het beoogde tijdpad voor de invoering van de zone moeten de gemeenten uiterlijk vier jaar daaraan voorafgaand aangeven waar de zone komt.

Sinds 2019 kunnen gemeenten die werken aan de invoering van de zero emissie zone voor stadslogistiek ondersteuning krijgen van het Samenwerkingsproject expertpool stadslogistiek (SPES). Op dit moment worden door het SPES 34 gemeenten (waarvan 3 niet-G40) ondersteund. Ik

verwacht dat daardoor het grootste deel van de gemeenten de zone op tijd kan aankondigen.

Ik verwacht nog voor de zomer aan uw Kamer duidelijkheid te geven over de contouren van het toegangsregime en het verdere besluitvormingsproces daarover. Tevens kan dan de uitvoeringsagenda stadslogistiek worden vastgesteld. Dit is een gezamenlijk actieplan van de betrokken partijen om te komen tot zero-emissie stadslogistiek vanaf 2025.

De leden van de D66-fractie zijn enthousiast over de doelen die gemeenten en stedelijke regio's hebben gesteld ten behoeve van investeringen in zuinige en schone bussen in het Klimaatakkoord en het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen. Deze leden vragen de staatssecretaris hoe het staat met de voortgang van de uitvoering van dit akkoord. Liggen we op koers om de doelen uit het Klimaatakkoord voor 2025 te behalen met betrekking tot het punt van concessieverlening? Kan de staatssecretaris toelichten of de huidige coronacrisis invloed heeft op het uitgeven van nieuwe concessies voor het openbaar vervoer (ov)? Indien hier sprake van is, kan de staatssecretaris toelichten hoe zij waarborgt dat concessiehouders uitvoering geven aan de doelen in het Klimaatakkoord en het Bestuursakkoord, zodat investeringen in duurzaam vervoer niet op de lange baan worden geschoven?

In het Landelijk Bestuursakkoord zero emissie regionaal openbaar vervoer per bus is afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen nul-emissie zijn en in 2030 al het OV-busvervoer volledig nul-emissie is. Hier wordt hard aan gewerkt door alle partijen. Sinds april dit jaar rijden daardoor al 787 emissieloze bussen, van de ongeveer 5.100 OV bussen, in de dienstregeling en ik verwacht nog dit jaar de duizendste emissieloze bus te verwelkomen. Nederland is op dit moment koploper in de EU bij de verduurzaming van de bussen in het openbaar vervoer. We mogen trots zijn op deze prestatie die geleverd wordt door onder meer onze OV-autoriteiten, vervoerders, busbouwers als VDL en Ebusco en netbeheerders.

Alle OV-autoriteiten beraden zich nog op de vraag welke gevolgen de coronacrisis heeft op de concessies. De eventuele gevolgen daarvan voor de verduurzamingsopgave is daardoor nog niet te bepalen. Alle OV-autoriteiten hebben het bestuursakkoord ondertekend en spannen zich daarvoor in. Zodra er een duidelijker beeld is, zal ik u hierover informeren.

Waterstof

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd over de waterstofvisie en zij zijn blij dat er zeventien tankstations bijkomen. Echter, in de vorige kabinetsperiode was nog sprake van twintig stations in 2020 en die zijn er niet allemaal gekomen. Waarom duurt het zoveel langer dan eerder

gepland, vragen deze leden. Is er een mogelijkheid om het aantal van zeventien sneller te verhogen? Welke kansen zou dat extra bieden om waterstof als zero-emissiebrandstof te gebruiken, omdat hier een aantal voordelen aan zitten die elektrisch rijden nog niet heeft?

Waterstof in de mobiliteit zit nog steeds in de vroege fasen van marktintroductie. Naast het plannen en financieren van tankinfrastructuur spelen zaken als voldoende aanbod en beschikbaarheid van voertuigen en vergunningprocedures en ruimtelijke inpassing. Voor ondernemers blijft het ondernemersrisico groot.

In diverse projecten voor tankinfrastructuur wordt door de private partijen en het ministerie samengewerkt, om barrières weg te nemen binnen het project zelf maar ook door lessen te vertalen naar andere projecten en locaties.

Er zijn inmiddels veel private initiatieven, die waar mogelijk ondersteund worden door de overheid. Dit geeft hoop voor toekomstige ontwikkeling van meer tankstations en meer voertuigen. De markt is hierin echter grotendeels bepalend voor het tempo. De verwachting is dat voor het einde van dit jaar nog enkele tankstations worden opgeleverd. Het is nog de vraag welke gevolgen de coronacrisis heeft voor de planning van de resterende tankstations. Met de markt, de aanbieders van tankstations en voertuigen, proberen wij het aanbod van voertuigen te stimuleren in met name sectoren waar de overheid een rol heeft, zoals bussen en doelgroepenvervoer.

Daarnaast wordt met partijen gekeken hoe het zwaar transportsegment tot ontwikkeling kan worden gebracht. Steeds is daarbij de vertragende factor dat de voertuigen vaak nog in ontwikkeling zijn.

De leden van ChristenUnie-fractie constateren met tevredenheid dat de elektrificatie van het auto- en vrachtverkeer op gang begint te komen en dat daarmee een eerste stap in de richting van emissieloos rijden is gezet. Deze leden zouden ook graag een grote inzet zien van de staatssecretaris voor alternatieve brandstoffen voor vervoer, zoals waterstof of de ontwikkeling van synthetische kerosine, naast de inzet op batterijen. Op welke termijn zullen auto's op waterstof een serieus aandeel in de markt voor duurzaam vervoer hebben? Welke stappen heeft de staatssecretaris ondernomen om ook deze vormen van duurzaam vervoer te stimuleren?

Toepassing van waterstof in de mobiliteitssector is belangrijk om op termijn aan de klimaatdoelstellingen te kunnen voldoen. Het gaat daarbij vooral om toepassingen waarbij het gebruik van batterijtechnologie nog te veel gebruiksbepalingen kent. Dat is onder andere het geval bij langeafstandsvervoer met vrachtwagens. De waterstoftechnologie bevindt zich op dit moment nog in een vroege marktphase. Die wordt gekenmerkt door demonstratieprojecten en een eerste uitrol van tankinfrastructuur. Deze

worden door mij financieel ondersteund door een milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en –innovatie in transport (DKTI-transport).

Samen met marktpartijen werk ik aan een convenant om na de demonstratiefase door te kunnen pakken in de opschaling. Ik verwacht dat dit convenant eind 2020 gereed zal zijn.

Tot 2030 verwacht ik een substantiële groei, maar van een serieus aandeel zal voorlopig nog geen sprake zijn. Daarvoor bevindt de technologie zich nog in een te vroege fase van de markt.

Het lid Van Haga heeft de volgende vragen ten aanzien van het stimuleren van groene waterstof zoals beschreven in de Rijksvisie. Voor waterstof in de mobiliteit is deze Rijksvisie cruciaal, omdat met een rijksbrede en cross-sectorale aanpak de benodigde schaal gerealiseerd kan worden voor kosteneffectieve productie van groene waterstof. Zo kan bijvoorbeeld e-methanol gemaakt worden uit CO₂ en waterstof (H₂). Afhankelijk van de herkomst van de CO₂ kan de geproduceerde e-methanol een netto negatieve CO₂-footprint hebben (carbon sink). De energiedichtheid van methanol is groter dan die van waterstof, waardoor methanol voor sommige transporttoepassingen geschikter lijkt (scheepvaart en zwaar wegverkeer). Methanol heeft bij verbranding lage zwavel-, stikstof- en fijnstofemissies, waarmee het bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit. Ook kan methanol (vergelijkbaar met H₂) worden gebruikt in een brandstofcel. (Bio)methanolbrandstofcellen (Direct Methanol Fuel Cells) zijn onder andere te gebruiken in ‘non road mobile machinery’. Als het gaat om groene waterstof wordt alleen gekeken naar de directe inzet van waterstof en niet naar de mogelijkheden van e-fuels (bijvoorbeeld e-methanol). E-methanol heeft het voordeel boven waterstof dat het nu al via de bestaande tankinfrastructuur en het bestaande wagenpark kan worden ingezet (door bijmenging in benzine) in het wegverkeer. Hierdoor kunnen via e-methanol direct grote volumes naar de markt gebracht worden, waardoor de benodigde schaalgrootte (elektrolysecapaciteit) om kostenreductie te realiseren, sneller bereikt kan worden. E-fuels/synthetische brandstoffen zouden daarom nadrukkelijker onderdeel moeten zijn van de Rijksvisie waterstof en de programmatische aanpak waterstof. Kan de staatssecretaris de rol van e-fuels/synthetische brandstoffen meenemen in de Rijksvisie waterstof en in de programmatische aanpak voor waterstof?

Waterstof kan in verschillende vormen toepassing vinden in transport en op voorhand wil ik geen enkele vorm of techniek uitsluiten.

Synthetische brandstoffen worden voor de transportsector in de Kamerbrief over de Kabinetsvisie waterstof daarom genoemd onder het kopje ‘Waterstof (inclusief synthetische brandstoffen) en nul-emissiebeleid voor transport’. Hier wordt weliswaar geen onderscheid gemaakt naar de verschillende synthetische brandstoffen en vooral gefocust op de luchtvaart. Het lid Van Haga heeft daarin gelijk dat andere vormen en toepassingen dan pure waterstof wellicht wat onderbelicht zijn in de tekst van de visie. Voor de transportsector zijn al deze vormen echter een relevante optie. Het is echter vooral aan de markt om te bepalen welke vorm en technologie het meest geschikt is voor welke toepassing. Ook door het internationale karakter van deze markten. Ik houd de ontwikkelingen daarin, ook in internationale context, in de gaten en ik onderhoud hierover contact met de sector, onder andere via het H2 Platform. Mocht daar aanleiding voor zijn dan kunnen ook andere vormen dan pure waterstof op ondersteuning rekenen.

Het lid Van Haga komt ten slotte op zero-emissie vervoer. Ook hier bestaat enige onduidelijkheid in de markt. Wat bedoelt de staatssecretaris met zero-emissie vervoer? Conform het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) is dit de verbranding van biomassa netto ‘zero emissie’. Kan de staatssecretaris uitleggen of biobrandstoffen (zonder ILUC-effecten) onder de term zero-emissie vallen? Valt grijze waterstof (met of zonder Carbon Capture and Storage (CCS)) onder de term zero-emissie?

Zero-emissie vervoer is vervoer dat tijdens het rijden geen broeikasgassen uitstoot. Ze houden de lucht schoon en brengen minder geluidsoverlast met zich mee. Onder het Kyoto Protocol geldt voor biomassa altijd een emissiefactor van nul, maar leidt aan de uitlaat tot emissies. Alle waterstof (grijs, blauw en groen) wordt aan de uitlaat als zero-emissie gezien.

Laadinfrastructuur

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Nationale Agenda laadinfrastructuur rendabel is. Kan de staatssecretaris aangeven wie wat betaalt en hoe voorkomen wordt dat de rijksoverheid of gemeenten extra kosten maken om elektrische laadinfrastructuur aan te leggen? Hoeveel publieke laadpalen zijn er nu en hoeveel zijn beoogd? Hoeveel private laadpalen zijn er en hoeveel zijn beoogd? Hoe staat het met het tempo waarin dit tot stand moet komen? Wat is het einddoel? Deze leden vragen waar het concrete Nationale laadpalenplan blijft. Welk Rijksbudget is hiervoor bestemd? Wat is de dekking daarvan en hoe zorgen we ervoor dat ambitie en realisme hand in hand gaan? Is een sluitende businesscase voor de plaatsing van laadpalen denkbaar? Hoe wordt ervoor gezorgd

dat nu niet geïnvesteerd wordt in de technologie van gister en de infrastructuur meegroeit met de technologische ontwikkeling?

Op dit moment zijn er in Nederland bijna 60.000 publiek toegankelijke laadpunten en meer dan 165.000 private laadpunten. De kabinetsambitie om in 2030 alle nieuw verkochte auto's emissieloos te laten zijn komt overeen met een laadbehoefte van 7.100 gigawattuur (GWh). Om aan deze laadbehoefte te voldoen zijn in 2030 volgens prognoses bijna 1 miljoen publiek toegankelijke laadpunten en ruim 700.000 private laadpunten nodig. Deze cijfers zijn geen doel op zich. Het einddoel is pas bereikt wanneer de EV-rijder makkelijk, snel en overal kan laden en wanneer het laden geen belemmering vormt voor de adoptie van elektrische voertuigen. Om dit einddoel te bereiken is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) samen met marktpartijen uit de elektrisch vervoersector, netbeheerders en decentrale overheden opgesteld als onderdeel van het Klimaatakkoord.

Uitgangspunt van de NAL is dat de levering en de exploitatie van de laadinfrastructuur primair de verantwoordelijkheid van marktpartijen blijft. Grote concessies voor de aanleg van laadpunten die de afgelopen tijd tot stand kwamen laten zien dat dit mogelijk is zonder een beroep op subsidie te doen. Wel blijkt uit recent onderzoek dat ik heb laten uitvoeren dat het verlaagde tarief van de Energiebelasting en vrijstelling van de Opslag Duurzame Energie voor laadpunten met een zelfstandige netaansluiting voorlopig nog nodig is om de business case van een gemiddeld laadpunt sluitend te maken.

Een belangrijk onderdeel van de NAL is de vorming van zes regionale samenwerkingsverbanden voor de uitrol van laadinfrastructuur. De planning en uitrol van voldoende laadinfra vergt namelijk maatwerk per gebied. Iedere samenwerkingsregio stelt daarom een plan van aanpak op. In deze plannen worden streefcijfers voor de realisatie van de verschillende vormen van laadinfrastructuur opgenomen. Vanuit de Stuurgroep NAL wordt de uitrol van laadinfra per regio gemonitord op indicatoren als dekking, spreiding, bezettingsgraad en de snelheid van realisatie van laadpunten. Ik ben voornemens hierover afspraken te maken in samenwerkingsovereenkomsten met de zes regio's. Het Rijk zal hier ook financieel aan bijdragen.

De leden van de PVV-fractie vragen of de staatssecretaris ervan op de hoogte is dat oplaad- en parkeerplaatsen voor elektrische auto's veelal op de meest bereikbare plaatsen liggen. Zijn deze plaatsen niet beter bestemd voor mindervaliden? En is de staatssecretaris het met deze leden eens dat, gezien de gevaren van deze oplaadplaatsen, hier geen parkeerkorting zou moeten gelden maar een dubbel tarief?

Het komt voor dat laadplekken voor elektrische voertuigen op meest bereikbare plaatsen liggen en dat werkt naar alle waarschijnlijkheid stimulerend voor elektrische rijders. Het toekennen van deze plaatsen in de openbare ruimte is de bevoegdheid van gemeenten. Het is mij niet bekend dat deze plekken concurreren met parkeerplaatsen voor mindervaliden.

Ik ben het niet eens met uw stelling over een dubbel tarief. Voor de door u genoemde gevaren van oplaadplaatsen verwijs ik u naar voorgaande antwoorden op de vragen rondom de *randvoorwaarden elektrisch rijden*.

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris hoe het staat met de uitrol van de Nationale agenda laadinfrastructuur. Deze leden vragen hierbij of de staatssecretaris specifiek in kan gaan op het aantal laadpalen dat geschikt is voor het snelladen van vrachtwagens en op de vraag of deze aantallen aansluiten op de verwachte groei aan elektrische vrachtwagens. Deze leden vragen de staatssecretaris hoe het kabinet zich voorbereidt op de groei van het aantal elektrische vrachtwagens.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur is samen met marktpartijen uit de elektrisch vervoersector, netbeheerders en decentrale overheden opgesteld als onderdeel van het Klimaatakkoord. Ik ben voornemens afspraken te maken in samenwerkingsovereenkomsten met zes zogenaamde samenwerkingsregio's. Hierdoor kunnen alle gemeenten in Nederland ondersteuning krijgen bij de desbetreffende samenwerkingsregio en ontstaat er een gemeenschappelijk kader. De samenwerkingsregio's maken nu plannen voor de uitrol van laadinfrastructuur voor alle typen voertuigen en stemmen dat ook af met de betreffende Regionale Energie Strategie. Het Rijk zal financieel bijdragen aan de vorming van de samenwerkingsregio's.

Een goede laadinfrastructuur is inderdaad belangrijk om de transitie naar elektrisch goederenvervoer over de weg op een voortvarende manier te laten verlopen. Bij de elektrische vrachtwagens die op dit moment in gebruik zijn gaat het vooral om demonstratieprojecten met oplaadvoorzieningen op eigen terrein, waardoor de vraag naar publieke snellaadpunten laag is en deze veelal nog niet beschikbaar zijn.

Om de ingroei van elektrische vrachtwagens voortvarend te laten verlopen is het belangrijk dat de beschikbaarheid van snellaadinfrastructuur aan blijft sluiten op de toenemende laadvraag van deze voertuigen. Daarom breng ik in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur de acties in kaart die ertoe zullen leiden dat er voldoende snellaadinfrastructuur beschikbaar is voor elektrische vrachtwagens. Deze acties maken onderdeel uit van de eerdergenoemde roadmap logistieke laadinfrastructuur die dit najaar gereed is.

Daarnaast wordt in het kader van het Programma goederenvervoercorridors samen met Provincies gewerkt aan de ontwikkeling van een netwerk van clean energy hubs. Snelladers voor vrachtwagens maken hier ook onderdeel van uit. Tot slot neemt Rijkswaterstaat het vraagstuk rondom de behoefte aan laadinfrastructuur mee in het traject rondom “de toekomst van de verzorgingsplaatsen”.

De leden van de D66-fractie lezen in de Kamerbrief over de voortgang van het Klimaatakkoord dat de staatssecretaris in overleg gaat treden met enkele brancheorganisaties over snelladen langs de snelweg op verzorgingsplaatsen. Deze leden vragen de staatssecretaris of zij bereid is om bij die gesprekken ook relatief nieuwe spelers (zoals laadbedrijven uit de hernieuwbare-energiesector) te betrekken. Zij vragen tevens hoe de staatssecretaris zorgt voor een gelijk speelveld in de markt, waardoor ook innovatieve nieuwkomers de kans hebben om mee te dingen.

In de brief van 17 april (Kamerstuk 32 813, nr. 494) staat beschreven dat ik naar aanleiding van de toezegging aan het lid Van Aalst overleg heb gehad met de brancheorganisaties VNPI, VPR, BETA en Bovag. Daarnaast vinden er op regelmatige basis gesprekken plaats tussen RWS en de brancheorganisaties over de herziening van het voorzieningenbeleid verzorgingsplaatsen.

Bij deze gesprekken zijn ook de NVDE en DOET betrokken die de relatief nieuwe spelers (zoals laadbedrijven uit de hernieuwbare-energiesector) vertegenwoordigen.

Voor een gelijk speelveld wordt o.a. gezorgd doordat bij vergunningverlening RWS toetst aan de Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken (Wbr) (op veiligheid en doelmatigheid).

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat voor de uitrol van elektrisch rijden meer nodig is dan elektrische auto's. Deze leden maken zich zorgen over de voortgang van de laadinfrastructuur. Het is goed, als op termijn alle tankstations worden vervangen door elektrische snellaadstations. In de tussentijd zullen ze zowel stroom als brandstoffen moeten leveren. Deze leden betreuren het cynisme van oliemaatschappijen zoals Shell om zich jarenlang te verzetten tegen de komst van pioniers als Fastned, om dan nu, als het onvermijdelijk is, te proberen om ze met eigen laad-faciliteiten eruit te concurreren. Wat is er mogelijk om aanbieders van snellaadstations de mogelijkheid te geven wachtende laders koffie, broodjes en een warme, droge plek om te

wachten aan te bieden? Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat we alle tankstations ook laadstations maken zonder hun tegenwerking van de elektrificatie van het wegverkeer te belonen?

RWS geeft voor de verkoop van kleine versnaperingen vergunning af indien dit wordt aangevraagd, dit is tot nu toe in beperkte mate gebeurt. Vervolgens dient de huurovereenkomst met het Rijksvastgoedbedrijf aangepast te worden (verantwoordelijkheid bij Min. BZK).

Tankstations hebben de mogelijkheid om als aanvullende voorziening laadpalen te plaatsen. Dit gebeurt ook al. Zoals aangegeven voer ik een verkenning uit naar de randvoorwaarden voor de verdere uitrol van snelladen op verzorgingsplaatsen.

De leden van de GroenLinks-fractie kijken met zorg naar de trage reactie van netbeheerders om de grote stroomvraag van laadstations voor zware voertuigen te faciliteren. Er moeten snel dikkere kabels komen die de stroom kunnen leveren die deze stations nodig hebben. Dit was jaren geleden al voorzien, maar we zien nu dat de groei achterblijft, doordat de netbeheerders niet kunnen leveren. Zowel de vrachtwagens als de bussen van het ov hebben die grotere laadstromen nodig. Wanneer is dit geregeld? Zijn de verantwoordelijkheden duidelijk? Hoe zit het met de leveringsplicht? Ten slotte vragen deze leden hoe het nu zit met de tarievenstructuur van de laadstroom en hoe dit bij publieke laadpalen duidelijk wordt gemaakt. Consumenten hebben er recht op te weten wat ze moeten betalen. Wat kunnen we hierop verwachten? En hoe wordt dit geregeld voor het terugleveren van opgeslagen stroom aan het systeem bij slimme laadpalen?

In het kader van het bestuursakkoord zero-emissie regionaal openbaar vervoer per bus en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur werk ik samen met de partijen onder meer aan de benodigde laadinfrastructuur. OV-autoriteiten, gemeenten en netbeheerders inventariseren gezamenlijk voorafgaand aan een aanbesteding mogelijke laadlocaties. De aanleg van de benodigde laadinfrastructuur loopt zodoende gelijk met de concessiekalender. Voor logistieke laadinfrastructuur geldt dat ik in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur samen met de betrokken partijen werk aan een roadmap logistieke laadinfrastructuur. Deze roadmap zal ook de acties benoemen die ervoor zorgen dat het energienetwerk zal kunnen voorzien in de laadvraag die ontstaat als gevolg van de transitie naar elektrisch transport. Dit kan bijvoorbeeld door het netwerk te verzwaren op het moment dat de aanleg van logistieke laadinfrastructuur daarom vraagt, maar ook door het toepassen van technieken zoals smart charging waarbij de piekbelasting van het

energienetwerk kan worden verlaagd en de bestaande netcapaciteit kan blijven voorzien in de totale energievraag.

Ik onderschrijf het consumentenbelang van transparant weergegeven van oplaadprijzen. Er gelden wetten voor prijstransparantie, die erop gericht zijn dat consumenten goed geïnformeerde keuzes kunnen maken. Aanbieders van oplaaddiensten dienen hier invulling aan te geven, ook bij nieuwe diensten zoals slim laden en het terugleveren van stroom. De ACM ziet als onafhankelijke toezichthouder toe op de naleving van de wettelijke bepalingen. De ACM heeft in haar agenda voor 2020-2021 verscherpte aandacht voor transparantie van laadtarieven aangekondigd en kan besluiten op te treden bij misstanden.

In mijn antwoord op recente Kamervragen van de leden Sienot en Schonis (D66) over prijstransparantie leg ik uitvoerig uit hoe de tarieven voor laden bij publieke laadpunten tot stand komen.³⁹ Ook licht ik in die antwoorden toe welke acties er op dit moment lopen vanuit de marktpartijen, brancheorganisaties, kennisinstituten en overheden om de prijstransparantie bij publieke laadpunten verder te verbeteren.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de staatssecretaris welke gevolgen zij ziet van de coronacrisis op de transitie naar schoon vervoer. Deze leden stellen vast dat de lucht weliswaar schoner wordt als gevolg van verminderde mobiliteit, maar tevens dat het aantal laadtransacties met naar schatting 60-70% is afgenomen. Deze leden vragen de staatssecretaris naar haar visie omtrent het aanjagen van de vraag naar emissieloos vervoer en laadinfra door kredietmogelijkheden uit te breiden en renteloos te maken, onder andere met leningen voor elektrisch vervoer. Voorts vragen deze leden aandacht voor de financiering voor startups en scale-ups. Veel van de maatregelen uit het noodpakket van de overheid zijn gekoppeld aan bankfinanciering. Nieuwe partijen hebben die veelal niet en zijn afhankelijk van andere vormen van financiering, die nu mogelijk ook opdrogen. Op welke manier wil de staatssecretaris deze relatief jonge markt door de crisis helpen? Daarnaast is tot 2020 een verlaagd tarief energiebelasting voor publiek laden in de wet vastgelegd. Verlenging van deze vrijstelling in de eerste staffel van de energiebelasting (de eerste 10.000 kWh) bij publiek laden is noodzakelijk voor de uitvoering van de nationale agenda laadinfrastructuur, alsook toepassing van dit verlaagde tarief op thuis laden, zodat een gelijk speelveld ontstaat. De budgettaire derving in 2018 was 1,7 miljoen euro. Is de staatssecretaris bereid om deze vrijstelling door te zetten?

³⁹ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2363

Uit recent onderzoek dat ik heb laten uitvoeren blijkt dat het verlaagde tarief van de Energiebelasting en vrijstelling van de Opslag Duurzame Energie voor laadpunten met een zelfstandige netaansluiting voorlopig nog een belangrijke bijdrage kan leveren om de business case van een gemiddeld laadpunt sluitend te maken, ik ben over de uitkomsten van dit onderzoek in overleg met mijn collega's van EZK en Financiën, binnen wiens verantwoordelijkheid deze wetgeving primair ligt.

Verduurzaming logistiek

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot de mogelijke invoering van de vrachtwagenheffing wat de milieuwinst is die geboekt gaat worden. In hoeverre zal de beladingsgraad daadwerkelijk toenemen? Worden er echt minder ritten gemaakt? Hoeveel minder dan en hoeveel minder kilometers verwacht de minister dat de vrachtwagens gaan rijden? Hoeveel accijns wordt hiermee misgelopen? Waarom wordt deze accijnsderving afgeroomd door het ministerie van Financiën? Is dat gebruikelijk? Zo ja, waar blijkt dat uit? Zo nee, waarom gebeurt het dan? Deze leden vragen ook of de vrachtwagenchauffeurs niet gaan omrijden of juist kortere routes gaan nemen om zo de tol op de snelwegen te mijden en zo geld te sparen voor hun werkgever. Deze leden hebben grote zorgen over het aantal verkeersslachtoffers dat onnodig en extra te betreuren zal zijn als gevolg van ander rijgedrag van vrachtwagens over provinciale of zelfs gemeentelijke wegen. Ieder verkeersslachtoffer dat valt te betreuren door de invoering van de vrachtwagenheffing is er één te veel. Welke garanties kan de minister geven dat er geen extra ongevallen gaan plaatsvinden als gevolg van de vrachtwagenheffing?

Recent is het onderzoek naar de milieueffecten van de vrachtwagenheffing geactualiseerd. Dit onderzoek wordt op korte termijn aangeboden aan uw Kamer.

Uit de effectstudies blijkt dat door verbetering van de logistieke efficiency te verwachten is dat er iets minder ritten (-0,7%) nodig zijn om hetzelfde aantal goederen te vervoeren. Samen met de verschuiving van vervoer naar binnenvaart en spoor, het vervoer van goederen over een minder lange afstand en de keuze voor kortere routes van vrachtwagens leidt dit tot de verwachting dat het aantal afgelegde vrachtkilometers in Nederland met 4,7% zal afnemen. Door inzet van de terugsluis maatregelen kan de logistieke efficiency verder verhoogd worden. De terugsluis van de vrachtwagenheffing is gericht op verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Optimalisatie van de logistieke keten maakt onderdeel uit van de innovatiedoelstelling van de

terugsluis. Daartoe wordt met de sectorpartijen een pakket maatregelen uitgewerkt.

Het uitgangspunt is dat de invoering van de vrachtwagenheffing neutraal is voor de schatkist. Het Rijk moet er niet op vooruit gaan maar ook niet op achteruit. Dit wordt gedaan door de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluisen naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing minus de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en de accijnzen. In het beleidskader is een eerste indicatie genoemd van de omvang van deze accijnsderving, namelijk 35 tot 55 miljoen euro. Om deze neutraliteit voor de schatkist te bewaken zal deze raming voorafgaand aan de invoering van de vrachtwagenheffing en bij elke kabinetsformatie geactualiseerd worden.

Bij de keuze voor het wegennet is als uitgangspunt gehanteerd dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal vinden als gevolg van een vrachtwagenheffing op de autosnelwegen. Het te beprijzen wegennet is dus zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht bij een heffing op alleen autosnelwegen, zoveel mogelijk aan dat wegennet zijn toegevoegd. Er is nader onderzoek gedaan naar het te beprijzen wegennet en de verwachte effecten. Uit berekeningen met verkeersmodellen blijkt enerzijds dat door de invoering van vrachtwagenheffing het aantal afgelegde kilometers op het onderliggend wegennet kan toenemen. Anderzijds kan uit consultatie van de vervoerssector en regionale expertise en uit ervaringen in het buitenland worden geconcludeerd dat chauffeurs slechts in zeer beperkte mate gebruik zullen gaan maken van alternatieve routes om het betalen van heffing te vermijden. Deze routes zijn veelal minder aantrekkelijk voor doorgaand vrachtverkeer, door de aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en/of verkeersdrempels.

Vanwege de modelmatig berekende afname van de verkeersveiligheid is SWOV verzocht in kaart te brengen welke maatregelen afdoende zijn om dit effect tegen te gaan. Dit onderzoek zal op korte termijn worden aangeboden aan uw Kamer.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het Klimaatakkoord uitgaat van een ingroei van 5.000 emissievrije (zero emission) vrachtwagens per 2025. Kan de staatssecretaris aangeven of het klopt dat op dit moment in Nederland 83 emissievrije vrachtwagens rijden? Kan de staatssecretaris

aangeven of het tijdschema onder druk staat? Zo ja, hoe kijkt de staatssecretaris hiernaar? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de voertuigen op tijd beschikbaar komen en dat ze kunnen worden opgeladen op een efficiënte manier? En hoe staat het met de veiligheid? Hoe wordt de temperatuur van de accu's onder controle gehouden? Kan de staatssecretaris verder aangeven of de laadinfrastructuur op tijd komt en waar laadinfrastructuur in de stad en het energienetwerk aan moeten voldoen? Kan de staatssecretaris verder aangeven hoe ervoor wordt gezorgd dat het betaalbaar blijft voor ondernemers en de risico's niet te veel bij ondernemers komen te liggen? Zou de staatssecretaris verder kunnen toezeggen dat de zero-emissiezones zo snel mogelijk zullen worden gedefinieerd, zodat ondernemers hierop kunnen anticiperen? De staatssecretaris gaf bij het vorige algemeen overleg Duurzaam vervoer namelijk aan dat hier begin volgend jaar duidelijkheid over zou moeten zijn. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat deze duidelijkheid er nu werkelijk snel komt?

Op dit moment rijden er (d.d. 14 mei 2020) 201 emissievrije vrachtwagens in Nederland (BEV en FCE) en 63 hybride vrachtwagens. In het Klimaatakkoord is aangegeven dat er ongeveer 5.000 emissieloze vrachtwagens in 2025 nodig zijn om de zero emissiezones te kunnen belevaren.

Het tijdschema staat daarmee onder druk. Bedrijven en overheden moeten erop kunnen rekenen dat er tijdig voldoende emissieloze bestel- en vrachtauto's zijn, dat deze voertuigen beter betaalbaar worden en dat de laadinfrastructuur tijdig op orde is. Ik verwacht nog voor de zomer aan uw Kamer duidelijkheid te geven over de contouren van het toegangsregime en het verdere besluitvormingsproces daarover. Hierin zal ook een tijdschema zitten dat naar huidig inzicht voor alle partijen haalbaar en betaalbaar is. Daarnaast zijn de voorbereidingen voor een stimuleringsprogramma voor elektrische bestel- en vrachtwagens in volle gang.

Voor logistieke laadinfrastructuur geldt dat ik in het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur samen met de betrokken partijen werk aan een roadmap logistieke laadinfrastructuur. Deze roadmap zal ook de acties benoemen die ervoor zorgen dat het energienetwerk zal kunnen voorzien in de laadvraag die ontstaat als gevolg van de transitie naar elektrisch transport. Dit kan bijvoorbeeld door het netwerk te verzwaren op het moment dat de aanleg van logistieke laadinfrastructuur daarom vraagt, maar ook door het toepassen van technieken zoals smart charging waarbij de piekbelasting van het energienetwerk kan worden verlaagd en de bestaande netcapaciteit kan blijven voorzien in de totale energievraag.

In de afspraken uit het Klimaatakkoord over de verduurzaming van het goederenvervoer zijn goede afspraken gemaakt over het realiseren van voldoende en robuuste logistieke laadinfrastructuur, om te voorkomen dat dit een belemmerende factor wordt bij de transitie naar elektrisch goederenvervoer over de weg. Logistieke laadinfrastructuur maakt onderdeel uit van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Binnen de NAL logistiek werken de logistieke sector, netbeheerders, voertuigproducenten, kennisinstututen en overheden samen aan een roadmap logistieke laadinfrastructuur die aangeeft welke stappen de komende periode worden gezet om ervoor te zorgen dat de realisatie van logistieke laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met de laadvraag van elektrische bestel- en vrachtwagens. Deze roadmap is dit najaar gereed. Hierin komt ook de vraag aan bod waar de laadinfrastructuur in de stad gesitueerd moet zijn en hoe om te gaan met de verdeling van laadvoorzieningen op eigen terrein of de openbare ruimte. Waar nodig zullen op strategische locaties snelladers worden geplaatst om tussendoor overdag bij te kunnen laden.

Het is belangrijk dat het energienetwerk de laadvraag aan kan. Uit recent onderzoek naar de impact van de logistieke laadvraag op het energienetwerk in COROP Groot Amsterdam blijkt voorsnog dat de laadvraag als gevolg van het elektrificeren van transport voor dit gebied een toename van 2 tot 3% ten opzichte van de totale energievraag zou betekenen.

De NAL logistiek staat tevens stil bij de verwachte energie- en vermogensvraag bij bedrijventerreinen. Hier laden zowel bestel- en vrachtwagens en zal de piek van de vermogensvraag van het opladen 's avonds en 's nachts liggen. Om ervoor te zorgen dat de energie-infrastructuur en de uitrol van laadinfrastructuur op elkaar aansluiten wordt ook de koppeling gelegd met het Nationaal Programma Regionale Energie Strategie (RES).

Bedrijven en overheden moeten erop kunnen rekenen dat er tijdig voldoende emissieloze bestel- en vrachtauto's zijn, dat deze voertuigen beter betaalbaar worden en dat de laadinfrastructuur tijdig op orde is. Ik verwacht nog voor de zomer aan uw Kamer duidelijkheid te geven over de contouren van het toegangsregime en het verdere besluitvormingsproces daarover. Hierin zal ook een tijdpad zitten dat naar huidig inzicht voor alle partijen haalbaar en betaalbaar is.

De leden van de D66-fractie zien in deze tijden van beperkte mogelijkheid tot het bezoeken van winkels een grote vlucht in het aantal verkopen via internet. De merkbare toename van het aantal pakketten

dat hierdoor bezorgd moet worden, benadrukt, naar het oordeel van deze leden, de noodzaak voor het verduurzamen van de stadsdistributie. Deze leden steunen het convenant uitvoeringsagenda stadslogistiek en zien dit als een belangrijke stap richting de zero-emissiezones die in 2025 van kracht zullen gaan. Deze leden vragen derhalve of de staatssecretaris kan verzekeren dat het convenant nog voor de zomer wordt gesloten. Deze leden vragen de staatssecretaris om de bevestiging dat de zones dit jaar (2020) nog definitief bekend gemaakt zullen worden. Tot slot vragen deze leden of bij de aanwijzing van deze zones, de inrichting ervan zo uniform, eenduidig en herkenbaar mogelijk wordt gedaan.

Het is mijn streven om voor de zomer u over de contouren van de uitvoeringsagenda stadslogistiek te informeren. Daarnaast verwacht ik dat diverse gemeenten de komende tijd de ligging en omvang van een zero-emissiezone bekend zullen maken. Het is daarbij van belang dat sprake is van geleidelijk en evenwichtig ingroeipad van emissieloze bestel- en vrachtwagens dat voor de bedrijven haalbaar en betaalbaar is en dat ze bij de aanschaf hiervan kunnen aansluiten bij natuurlijke investeringsmomenten. Om te voorkomen dat er tussen gemeenten verschillende ingroeipaden ontstaan en een lappendeken van verschillende zones ontstaat, zal voor deze zones een landelijk geharmoniseerd toegangsregime gaan gelden. Daarbij zal ik ook oog hebben voor noodzakelijke uitzonderingen en vrijstellingen en deze eenduidig laten zijn qua systematiek, om aan te sluiten bij de eerdere stappen ten behoeve van harmonisatie.

De leden van de ChristenUnie-fractie danken de staatssecretaris voor de antwoorden op schriftelijke vragen over elektrisch vrachtvervoer en laadpunten (Aanhangsel Handelingen II vergaderjaar 2019-2020, nr. 2458). Deze leden stellen vast dat de toepassing van e-trucks vooralsnog blijft hangen op een beperkt aantal experimenten dat mogelijk gemaakt wordt via de Subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en – innovaties in transport (DKTI-regeling). Deze regeling is echter bedoeld voor innovatie en niet voor opschaling. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om opschaling te stimuleren, zodat er conform het Klimaatakkoord in 2025 ten minste 5.000 e-trucks rijden?

Bedrijven kunnen voor de aanschaf van een nieuwe emissieloze bestel- en vrachtwagen inclusief de bijbehorende laadinfrastructuur op eigen terrein gebruik maken van de milieu investeringsaftrek (MIA). In aanvulling daarop tref ik op dit moment voorbereidingen om de huidige DKTI-transport aan het eind van dit jaar uit te breiden met een nieuwe categorie, genoemd 'learning by using'. Deze categorie richt zich op bedrijven die samen investeren in meerdere emissieloze bestel- en vrachtwagens en bijbehorende infrastructuur

met als doel om kennis op te doen met de grootschalige inzet van deze voertuigen in dagelijkse logistieke processen. Op deze manier creëer ik een geleidelijke overgang van de huidige demonstratiefase in de richting van de commerciële gebruiksfase.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben enkele vragen over zero-emissiestadslogistiek per 2025, zoals is opgenomen in het Klimaatakkoord. Gemeentebesturen van in ieder geval de grotere steden moeten dit jaar een besluit nemen over de invoering van een zero-emissiezone. Kan de staatssecretaris aangeven of dit vanwege corona geen vertraging oploopt? Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris voor de rijksoverheid om marktpartijen te bewegen te innoveren en te investeren in zero-emissiestadslogistiek? Deelt de staatssecretaris de mening van deze leden dat uitzonderingen en vrijstellingen zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden?

Vanwege corona is voor veel bedrijven de financiële situatie verslechterd. Dat levert een extra uitdaging op om vanaf 1 januari 2025 (het moment van invoering van de zero-emissie zone voor stadslogistiek) tot 1 januari 2030 tot een geleidelijk en evenwichtig ingroeipad te komen van emissieloze bestel- en vrachtwagens dat voor de bedrijven haalbaar en betaalbaar is en dat ze bij de aanschaf hiervan kunnen aansluiten bij natuurlijke investeringsmomenten. Voor de zomer ontvangt u een brief van mij, waarin ik de contouren van dat ingroeipad zal schetsen. Mijn insteek is om het aantal uitzonderingen en vrijstellingen zoveel mogelijk te beperken en eenduidig te laten zijn qua systematiek, om aan te sluiten bij de eerdere stappen ten behoeve van harmonisatie.

In aansluiting daarop kom ik uiterlijk op 1 januari 2021 met een stimuleringspakket om de bedrijven hierbij te helpen. Dat pakket bestaat in elk geval uit een subsidieregeling voor de aanschaf van een emissieloze bestelauto en de Demonstratieregeling klimaattechnologieën en –innovaties transport (DKTI-transport) om zowel de innovaties als de aanschaf van emissieloze bestel- en vrachtwagens te ondersteunen.

Batterijstrategie

De leden van de CDA-fractie lezen dat de energietransitie zal leiden tot een sterke groei in het gebruik van batterijen in het vervoer. De staatssecretaris geeft aan dat er zeer veel onderwerpen zijn waarop het toenemende batterijgebruik van invloed is. Wat is volgens de staatssecretaris hierbij de grootste kans en de grootste bedreiging? De staatssecretaris geeft aan dat zij een retourpremiesysteem aan het verkennen is om tot een hogere inzamelprestatie te komen van zwaardere

lithium-ion batterijen, die in toenemende mate in consumentengoederen worden toegepast. Kan de staatssecretaris aangeven aan wat voor retourpremiestelsel zij denkt? De staatssecretaris geeft verder aan dat een dekkend, samenhangend en actueel stelsel voor veiligheid rond batterijen noodzakelijk is. De staatssecretaris geeft aan dat hierop een aantal aanvullende acties in gang worden gezet. Welke zijn dat?

Met behulp van onafhankelijke onderzoeken⁴⁰ zijn de belangrijkste onderwerpen van het batterijlandschap in kaart gebracht. De strategische aanpak batterijen focust op de onderwerpen met de grootste potentiële impact op beleidsdoelstellingen, deze impact kan betrekking hebben op een kans, een bedreiging of een combinatie van beide. Met deze focus wordt ingezet op verantwoord gebruik van batterijen en het slim benutten van de technische en economische kansen. In zijn algemeenheid geldt dat de beschikbaarheid van duurzaam en verantwoord aanbod de grootste belemmering voor beleidsdoelen kan zijn. Aan de andere kant biedt (grootschalige) inzet van batterijen juist grote kansen op nieuwe toepassingen, bijvoorbeeld voor het uitbalanceren van het elektriciteitsnetwerk. Ik zet daarom met mijn collegaministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van Justitie en Veiligheid en voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat in op het realiseren van duurzaam, veilig en verantwoord aanbod en op het benutten van economische kansen.

Voor wat betreft de inzamelprestatie van zwaardere batterijen laat ik in den brede verkennen hoe tot een betere inzamelprestatie van zwaardere lithium-ion batterijen in consumentenproducten kan worden gekomen. De verkenning beperkt zich niet tot retourpremiestelsels. Uit de verkenning zal naar voren komen wat kansrijke instrumenten zijn. Het bepalen van een duidelijk gedefinieerde afbakening van de in te zamelen batterijen wordt bij de verkenning betrokken.

Voor de veiligheid van batterijen is in een aantal domeinen een actualisatie van de regelgeving ingezet, zoals gesteld in de Strategische aanpak batterijen. Gezien de steeds bredere en omvangrijkere toepassing van batterijen en de snelheid waarmee ontwikkelingen elkaar opvolgen, dient een dekkend, samenhangend en actueel stelsel voor veiligheid rondom batterijen te worden gewaarborgd. Ik zal samen met mijn collega van Justitie en Veiligheid een nadere verkenning uitvoeren naar de veiligheidsregimes.

⁴⁰ *Het Batterijlandschap*, Bax & Company, 2019; *Verkenning Batterijen: Positie NL in de waardeketen*, TNO, 2019.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de batterijenstrategie. Zij zien dat niet alleen voor auto's, maar voor allerlei consumentenproducten en andere mobiele apparaten steeds meer batterijen geproduceerd worden. De vraag zal blijven stijgen en dat maakt inzameling en hergebruik des te belangrijker. Deze leden hebben er vertrouwen in dat voor grote accupakketten, zoals voor auto's, snel een goed sluitend systeem zal ontstaan dat deze een tweede leven in een stationaire toepassing geeft en waarin de grondstoffen uiteindelijk via recycling worden hergebruikt. Maar voor kleine accu's van consumentenproducten zal mogelijk een premie of statiegeldsysteem moeten worden opgezet. Hoe wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat ook deze accu's worden hergebruikt?

Hergebruik van ingezamelde batterijen is complex, en mogelijkheid hiertoe hangt onder meer af van het type en de kwaliteit. Als onderdeel van het nieuwe Europese actieplan voor een circulaire economie zal de Europese Commissie dit jaar met een nieuw regelgevingskader voor batterijen komen. In dit kader pleit ik voor verbeterde kaders en doelstellingen om inzameling, hergebruik en recycling van batterijen te bevorderen.

Zoals in mijn brief van 28 januari aangegeven laat ik vooruitlopend op het voorstel van de Europese Commissie verkennen hoe tot een betere inzamelprestatie van zwaardere lithium-ion batterijen in consumentenproducten kan worden gekomen. De verkenning beperkt zich niet tot retourpremiestystemen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de staatssecretaris waarom zij de impact van de inzet op batterijen qua beschikbaarheid, arbeidsomstandigheden en duurzaamheid niet als randvoorwaarden voor haar inzet ziet. Zeker gegeven het feit dat haar ministerie wel bekend is met de rechtvaardige grenzen die deze randvoorwaarden aangeven. Zo ontving het ministerie een rapport van Metabolic, Universiteit Leiden en Copper 8 over de metaalvraag van elektrisch vervoer. Uit dat rapport blijkt dat het Nederlandse redelijke deel aan kritieke metalen kan leiden tot ongeveer 1 miljoen elektrische auto's in 2030. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij dan toch tot het doel van 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030 komt? Waar komen de kritieke metalen voor die andere 900.000 auto's vandaan? En hoe gaat de staatssecretaris garanderen dat de winning van alle benodigde grondstoffen op een verantwoorde manier gebeurt, aangezien veel van de auto's in het buitenland geproduceerd worden? Kan de staatssecretaris ingaan op de, in de woorden van de opstellers, meest effectieve aanbeveling van het rapport, namelijk om te komen tot minder voertuigen? Kan de staatssecretaris aangeven op welke wijze haar inzet gericht is op het reduceren van het aantal auto's en het

radicaal vergroten van de capaciteit van bijvoorbeeld het (internationaal) spoor? Kan de staatssecretaris aangeven waarom er niet besloten is een harde doelstelling op te nemen voor de te realiseren afname van fossiele voertuigen? En spreekt de staatssecretaris ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan op het feit dat de hoeveelheid auto's de komende jaren niet zal groeien en een uitbreiding van het aantal kilometers asfalt dus onnodig is? Zo nee, waarom niet?

Het kabinet neemt de thematiek uit het 'Copper 8' rapport zeer serieus. Er worden momenteel veel rapporten en studies gepubliceerd en geschreven over deze thematiek. Mijn ministerie heeft het 'Copper 8' rapport zorgvuldig bestudeerd en besproken met onder andere een extern onafhankelijk expert. In het 'Copper 8' rapport wordt een extrapolatie gemaakt op basis van de huidige technologie, zonder rekening te houden dat de technologie zelf ook zeer snel ontwikkeld. In het rapport wordt geen rekening gehouden met nieuw innovatiepotentieel (ook wat betreft recycling) en potentieel voor meer winning van grondstoffen. Daarom deel ik de conclusies van het genoemde rapport niet.

Aan de benaderingswijze van een redelijk deel (van de metaalvraag) per land zoals in het rapport wordt geschetst zijn kanttekeningen te plaatsen. In Nederland zijn nu bijvoorbeeld ruim drie keer meer elektrische auto's dan gemiddeld in de wereld. Sommige landen gaan harder qua adoptie dan anderen. Door te eisen dat geen enkel land harder mag dan gemiddeld zou het gevolg zijn dat de voorlopers (zoals Nederland) worden afgeremd terwijl de achterblijvers de wereldwijde adoptie omlaag halen. Ook is in het rapport geen/bepert rekening gehouden dat de productie van deze metalen kan stijgen (en dat door innovatie metalen niet/minder nodig zijn. Overigens zijn er ook voordelen voor andere landen van de voortgang die voorlopers realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van technologische vooruitgang die elders kan worden toegepast en omdat de productie van elektrische voertuigen ook leidt tot werkgelegenheid in andere landen. Als een techniek verder ontwikkeld is kan deze vervolgens ook voor andere landen worden toegepast. Ik heb eerder aangegeven dat er diverse publieke en private initiatieven ter verduurzaming van batterijensector. Deze initiatieven beginnen successen te leveren. In de batterijenketen vindt steeds meer en op grotere schaal recycling plaats. Als aangegeven is een groep zeer grote en bekende multinationals het "Cobalt for Development"⁴¹ project gestart. Het project is gericht op het verbeteren van de levens- en arbeidsomstandigheden bij kobalt mijnwinning. De progressie wordt hierbij periodiek gemonitord.

⁴¹ <https://www.bmwgroup.com/en/responsibility/sustainable-stories/popup-folder/sustainable-cobalt-mining.html#>

Zowel in de Verenigde Staten en Europa ontwikkelen initiatieven en positieve resultaten met betrekking tot recycling⁴². Materialen zoals cobalt, nikkel and lithium kunnen in hoge mate gerecycled en dus herbruikt worden, inmiddels tot wel 80% zo werd onlangs bekend gemaakt. Mede omdat de ontwikkeling omtrent recycling en (milieu)technologie zo voorspoedig gaat ben ik optimistisch over de doelstelling van 1,9 miljoen elektrische auto's in 2030. Daarnaast zet ik ook in op fiets en wandelen als ook thuiswerken en maak afspraken hierover met de werkgevers.

Lichte elektrische voertuigen

De leden van de CDA-fractie lazen in februari in een artikel in het Financieel Dagblad dat de elektrische deelstep veel steden voor een probleem stelt (<https://fd.nl/economie-politiek/1335541/elektrische-deelstep-stelt-veel-steden-voor-een-probleem>). In het artikel wordt aangeven dat veel buitenlandse steden worstelen met de e-step vanwege parkeerproblemen, roekeloos gedrag, tragische ongelukken en omdat ze ten prooi vallen aan vandalen. Voorbeelden zijn dat het Verenigd Koninkrijk in juli direct met een verbod kwam, nadat de 35-jarige vlogger Emily Hartridge in Londen op een step om het leven was gekomen, dat Montréal besloot tot een voorlopig verbod voor dit jaar, omdat aanbieders er niet in slaagden de voertuigen netjes achter te laten en dat de Belgische stad Roeselare afgelopen zomer een proefproject stopzette na vernielingen. Ook Barcelona, Parijs, Singapore en Duitsland grepen in waarbij de regels zijn aangescherpt. Hoe wordt voorkomen dat in Nederlandse steden parkeerproblemen, roekeloos gedrag, tragische ongelukken en vandalisme gaan optreden door de elektrische deelstep? Kan de staatssecretaris aangeven hoe Nederland dit soort ontwikkelingen gaat meenemen bij het opstellen van het nationaal kader voor licht gemotoriseerde voertuigen?

De verkeersveiligheid is het belangrijkste uitgangspunt bij het opstellen van dit nieuwe kader. Daar heeft de Rijksoverheid een rol in, bijvoorbeeld in de technische eisen die worden gesteld. Tegelijk kunnen ook andere partijen daar een bijdrage aan leveren zoals fabrikanten en gemeenten. In de gesprekken met gemeenten over deelvoertuigen blijkt ook dat ze aandacht hebben voor de genoemde mogelijke negatieve aspecten.

De leden van de SP-fractie zien voor het verduurzamen van het vervoer ook een rol weggelegd voor nieuwe innovatieve vervoersmiddelen als de

⁴² <https://www.electrive.com/2020/03/22/li-cycle-delivers-first-batch-of-recycled-battery-materials/>

elektrische steps; de light electrical vehicles (LEV). Ons land loopt met de wet- en regelgeving voor de introductie van dergelijke LEV ver achter op de ons omringende buurlanden. Door de beperkte omvang van de afzetmarkt in combinatie met de zeer strikte regelgeving komt deze markt ook niet van de grond. Hoe kijkt de staatssecretaris naar deze stilstand? Erkent zij dat LEV een bijdrage kunnen leveren aan de verduurzaming van het vervoer en het verminderen van files? En is zij bereid om samen met de minister te kijken naar een zo snel mogelijke invoering van wetswijzigingen die het gebruik van deze duurzame vervoersmiddelen mogelijk maken?

In potentie kunnen LEV wellicht een bijdrage leveren aan de verduurzaming van het vervoer en het verminderen van files. Om daarover uitspraken te kunnen doen vraagt dit evenwel een goede monitoring. Eerder is uw Kamer gemeld dat met de opkomst van dit soort elektrische voertuigen, er stilaan ook meer studies verschijnen, die vooralsnog de focus beperken tot het gebruik ervan in een deelconcept. Deze eerste onderzoeken laten zien dat de kosten in termen van luchtkwaliteit van elektrische stepjes hoger zijn dan zou mogen worden verwacht. Als de stepgebruiker van het Openbaar Vervoer of de fiets komt, is de milieubalans negatief. Gelet op de aandacht voor dit soort voertuigen, verwacht ik dat nog wel meer onderzoeken zullen volgen die ook breder kijken dan alleen maar naar het gebruik in deelconcept.⁴³

Het huidige kader voor de toelating op de weg van bijzondere bromfietsen zoals elektrische (deel)stepjes, geldt sinds mei vorig jaar. De deur staat open voor aanbieders van elektrische steps en aanbieders melden zich ook. Dat Nederland achterloopt met wet- en regelgeving in vergelijking met de omringende landen wordt derhalve niet herkend.

Dit kader is vorig jaar opgesteld met inachtneming van de adviezen van allerlei deskundigen zoals de RDW en SWOV. Het is met uw Kamer besproken (o.a. in het AO van 16 april 2019) en er is aangesloten bij de regels die Europees gangbaar zijn op het gebied van voertuigregelgeving. Uw Kamer heeft ook uitdrukkelijk opgeroepen om verkeersveiligheid boven innovatie te stellen bij de introductie van nieuwe voertuigen.

Dit komt terug in onder andere de motie van de leden Laçin en Sienot (Kamerstuk 29 398, nr. 800) waarin de regering wordt verzocht om het nationaal toelatingskader voor LEV in lijn te brengen met de Europese richtlijnen en om in gesprek te gaan met producenten, aanbieders en gebruikers van LEV over de eisen die aan deze voertuigen worden gesteld,

⁴³ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 255

waarbij de veiligheid centraal moet staan. Conform de motie wordt deze lijn voortgezet bij de herziening van de toelating van nieuwe voertuigen, waarmee ik aan de slag ben ter uitvoering van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in zijn rapport 'Veilig toelaten op de weg.' De gesprekken met die partijen vinden in dit verband plaats. Daarbij wordt bezien hoe het kader voor bijzondere bromfietsen zal worden herzien tot een nieuw nationaal toelatingskader voor LEV.

Fiets

De leden van de D66-fractie zien in de komende anderhalvemetersamenleving een belangrijke rol weggelegd voor de (elektrische) fiets. De Fietsersbond heeft een verzameling adviezen gepubliceerd om de fietsveiligheid in de anderhalvemetersamenleving te waarborgen. Deze leden ontvangen graag een reactie van de staatssecretaris hierop. Deze leden willen dat het gebruik van de fiets blijvend gestimuleerd wordt en vragen de staatssecretaris of inmiddels cijfers bekend zijn van het aantal gebruikers van de leasefietsregeling die op 1 januari van dit jaar in werking is getreden.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien veel kansen voor de fiets in de periode na corona. Meer nog, zij zien daartoe ook de noodzaak. Fietsen is gezond voor mensen en een maatregel die past bij preventie. Betere luchtkwaliteit maakt mensen weerbaarder tegen luchtwegaandoeningen. Als mensen tot 20 km de fiets pakken, ontlast dat het openbaar vervoer, zodat mensen die langere afstanden moeten reizen daarvan gebruik kunnen maken. In dat verband vragen deze leden aan de staatssecretaris wat zij vindt van het plan van de Fietsersbond 'Fietsen in de anderhalve meter samenleving'. In het bijzonder vragen deze leden naar maatregelen zoals 30 km per uur rijden binnen de bebouwde kom en het verbreden van fietspaden om fietsers meer ruimte te geven. Heeft de staatssecretaris hierover overleg met decentrale overheden en, zo ja, kan zij schetsen hoe deze overleggen verlopen? Voorts vragen deze leden de staatssecretaris of zij overwogen heeft de bedrijfsfietsregeling opnieuw in het leven te roepen.

Ik ben blij met de inbreng van de Fietsersbond. Ik deel de mening dat fietsen en lopen essentieel zijn om de 1,5 meter samenleving te kunnen realiseren. Zowel ambtelijk als bestuurlijk is hierover constructief overleg met de decentrale overheden. De maatregelen die de Fietsersbond voorstelt kunnen gemeenten overwegen om in te voeren. Of zij dit doen is een lokale afweging, want het vraagt om lokaal maatwerk. Landelijke besluitvorming is hiervoor niet noodzakelijk. In de huidige situatie kunnen gemeenten op basis van artikel 34 van de BABW tijdelijke maatregelen nemen.

Het ministerie van EZK werkt aan maatregelen om de economie te stimuleren en die passen binnen de 1,5 meter samenleving. IenW levert hierbij input voor de mobiliteitssector. Ik denk hierbij onder meer aan maatregelen die het fietsgebruik voor woon-werk en zakelijk verkeer kunnen stimuleren. Zoals toegezegd bij het notaoverleg openbaar vervoer, infrastructuur en corona stuur ik u voor de zomer een brief over de plannen voor de fiets, en de eventuele verruiming van de mogelijkheden de fiets mee te nemen in de trein.

Binnen de bestaande fietsmaatregelen kan de bedrijfsfiets op dit moment al uit de vrije ruimte in de werkkostenregeling vergoed worden. Dit betekent dat een zorgvuldige weging nodig zou zijn of de toegevoegde waarde opweegt tegen de extra uitvoeringslasten. Ik beschik nog niet over cijfers over het aantal gebruikers van de leasefietsregeling.

De leden van de GroenLinks-fractie zien dat behoefte aan meer afstand op fietspad en trottoir vragen om een versnelde herindeling van de openbare ruimte in steden. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers zal moeten leiden tot versneld autoluw maken van steden. Wat kan het Rijk hieraan bijdragen? Kunnen we versneld gereserveerde gelden voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) voor fiets-infra vrijmaken voor steden die hiermee aan de slag willen gaan? De afstandseis zal mogelijk ook meer mensen verleiden om met de fiets naar het station te komen. Zijn we op schema met het aantal stallingsplaatsen? Moet dat verder worden opgevoerd? Het wordt ook genoemd in het rapport ‘Toekomstige mobiliteit binnen de Brede Maatschappelijke heroverweging’. Onderschrijft de staatssecretaris de wens om te blijven investeren in meer stallingsplekken?

We hebben te maken met een bijzondere tijd, waarin de focus ligt op tijdelijke maatregelen die we kunnen nemen om te zorgen dat mensen kunnen reizen als dat nodig is. Of herinrichting en onderhoud van wegen en fietspaden te combineren is met het eventueel creëren van extra ruimte voor fietsers en voetgangers verschilt per situatie en locatie. De keuze hiervoor is aan de lokale wegbeheerders. Hiertoe is een protocol gemaakt ten behoeve van de eerste afschalingsmaatregel.⁴⁴

Gemeenten en provincies hebben aangegeven dat ze graag ondersteuning willen bij de afweging van maatregelen bij knelpunten in de mobiliteit als gevolg van de 1,5 meter samenleving. Het protocol stedelijke mobiliteit voorziet hier in. Veel van de maatregelen zijn zonder grote investeringen te

⁴⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/publicaties/2020/05/07/protocol-stedelijke-mobiliteit>

nemen. Een aantal overheden heeft aangegeven dat sommige maatregelen investeringen vergen. Bij het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen bij stations ben ik bezig met een stevige inhaalslag en lopen we op schema. Afgelopen jaar is de 500.00ste ov-stallingsplek gerealiseerd en heb ik samen met decentrale overheden afspraken gemaakt over de realisatie van nog een groot aantal plekken. Met het geld van het Klimaatakkoord kunnen we uitkomen op 600.000 stallingsplekken in de periode tot 2025.

In het rapport 'Toekomstige mobiliteit binnen de Brede Maatschappelijke heroverweging' is aangegeven dat de binnenstedelijke knelpunten zich zonder aanvullende maatregelen voornamelijk zullen voordoen bij het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur. Ook na 2025 gaan we daarom verder met de uitbreiding van ov-stallingen om zo de prognose van 640.000 plekken in 2040 te halen. Ik onderschrijf de wens om te blijven investeren in meer stallingsplekken.