

19

Duurzaam vervoer (AO d.d. 05/09)

Aan de orde is het **VAO Duurzaam vervoer (AO d.d. 05/09)**.

De voorzitter:

We gaan gelijk door met een ander debat. Dat vindt ook plaats met de minister voor Milieu en Wonen. Het onderwerp dat wij nu gaan bespreken, gaat over duurzaam vervoer. Als eerste spreker is van de zijde van de Kamer het woord aan de heer Schonis. Gaat uw gang.



De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Vol verwachting klopt ons hart. Dat is wel letterlijk van toepassing op dit VAO. Het heeft op de kop af drie maanden geduurd ten opzichte van het AO voordat we het vandaag hebben. Ik mag hier ook vertellen dat we zo'n goed debat hebben gehad, maar dat herinnert vrijwel niemand zich meer, vrees ik.

Er zijn wel een aantal dingen gewijzigd de afgelopen maanden. Daar hebben wij wat vragen over. De eerste. De toenmalige staatssecretaris heeft bij het AO toegezegd een brief te sturen over wanneer de bebording komt voor het elektrisch laden. Die brief heb ik nog niet gezien, maar wellicht kan de huidige minister op dit dossier meer duidelijkheid bieden.

Het tweede punt. De ANWB heeft vandaag een jaarlijkse automonitor gepubliceerd, en hieruit blijkt dat slechts één op de drie Nederlanders bekend is met de aanschafsubsidie voor elektrische auto's die volgend jaar zal worden ingevoerd. De vraag aan de minister is of zij bereid is om hier met een actieve reclamecampagne meer aandacht voor te vragen.

Dan nog een motie naar aanleiding van het AO. Die gaat over palm- en sojaolie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat biobrandstoffen een bijdrage kunnen leveren aan de verduurzaming van transport, mits deze niet leiden tot (in)direct veranderend landgebruik;

overwegende dat de inzet van palm- en sojaolie een hoog risico heeft tot indirect landgebruik (ILUC);

verzoekt de regering bij de implementatie van de Europese ILUC-verordening, conform de afspraak in het Klimaatakkoord, te borgen dat in Nederland geen hoog-ILUC-biobrandstoffen mogen worden toegelaten als hernieuwbare energie;

verzoekt de regering bovendien in het kader van de actualisatie van de Europese ILUC, zich in te spannen om

palm- en sojaolie in Europees verband als hoog-ILUC risico aan te merken, en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 300 (31305).

De heer Schonis (D66):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Het woord is nu aan de heer Dijkstra namens de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Goedemiddag, voorzitter. De transportsector en het vervoer in Nederland moeten schoner en moeten verduurzamen. Het goede nieuws is dat dat ook gaat gebeuren. Het goede nieuws is ook dat dat niet van vandaag op morgen hoeft, maar dat we dat via tussenstappen doen. Dan kies ik dat volgens de vier mobiliteitscriteria van Dijkstra, zoals ik ze maar heb genoemd. Die wil ik even meegeven. Het eerste is dat keuzevrijheid centraal moet staan. Het tweede is dat betaalbaarheid belangrijk is. Iedereen moet het kunnen meemaken. Het derde is dat wij heel uitdrukkelijk kiezen voor bronbeleid, het liefst Europees voor het gelijke speelveld. Het vierde is dat de technologie zo veel mogelijk neutraal moet zijn. En als het allemaal een beetje slimmer kan en met natuurlijk minder subsidies, is het alleen maar beter.

Naast dat ik toezeggingen heb gekregen over bandenspanning en brandstoffen, waarover ik dus geen moties hoef in te dienen, heb ik wel een vraag over de E10-brandstof. Die is nu ingevoerd en dat gaat op zich goed, maar het levert hier en daar wel wat problemen en vragen op. Mijn vraag is wanneer de evaluatie naar de Kamer komt. Wanneer is het een goed moment daarvoor?

Als het gaat om bandenspanning was ik recent bij een fabriekje in het oosten van het land, dat een of andere vloeistof in de band spuit waardoor de band beter op spanning blijft. Hij gaat ook niet lek. Dat scheelt behoorlijk wat brandstof. Ook is het veiliger voor met name vrachtwagens, die regelmatig klapbanden krijgen. Dat kun je uitsparen. Ook voor auto's kun je het gebruiken. Ik heb ook iemand ontmoet die een bandenpomp had waardoor het, als je je kenteken invoerde, wel €25 per kwartaal kon schelen aan brandstof. Ik denk dat dat mooi meegenomen is. Dit zijn van die simpele dingen die we gewoon moeten doen.

Ik heb een vraag over het nationale laadplan als het gaat om al die palen. 8,8 miljoen vind ik een vrij absurd aantal. Wanneer en hoe krijgen we dat plan? Kunnen we daar ook nog iets van vinden?

Dan een technische vraag over de brandstoffen. Waarom wordt methanol niet meegenomen in de ethanol-10? Volgens mij is dat een gemiste kans. Kan de minister daar wat over zeggen? Ik ben groot voorstander van allerlei gasvormige brandstoffen, ook als tussenfase richting de toekomst. Ook voor de luchtkwaliteit is dat gewoon goed.

Ten slotte tel ik alle zegeningen die we hebben, omdat we uit het pakket van Ed, als ik het zo mag noemen, behoorlijk wat lastenverzwaringen voor de gewone automobilist hebben weten weg te halen. Zij hoeven niet op te draaien voor de subsidies voor alle elektrische rijders. Ik denk dat dat echt een winstpunt is dat we met elkaar moeten vieren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Het debat is alweer even geleden. Ik heb twee moties en een vraag, die eigenlijk allemaal over biobrandstoffen gaan. Wij maken ons als fractie toch zorgen over de grootschalige inzet van biobrandstoffen in de transitie naar duurzame mobiliteit.

Ik heb een vraag over de grootschalige fraude bij biodiesel. Is de minister bereid om te onderzoeken wat die betekent voor de ambities en de haalbaarheid van de doelen in het Klimaat- en energieakkoord? Ik heb het dan over het feit dat heel veel van die biodiesel helemaal niet klopte. Daarover heb ik ook de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2019 onderzoek van de Inlichtingen- en Opsporingsdienst van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) "sterke aanwijzingen" heeft opgeleverd van grootschalige fraude met biodiesel in het verleden;

overwegende dat het kabinet in reactie hierop aangegeven heeft een ketenanalyse uit te zullen voeren om kwetsbaarheden in het toezicht en de handhaving op de duurzaamheidseisen in de biobrandstoffenketen in beeld te krijgen;

constaterende dat het kabinet tevens recent een verkenning naar milieucriminaliteit heeft laten uitvoeren door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV);

verzoekt de regering de inzichten van deze verkenning te betrekken bij de ketenanalyse voor biobrandstoffen en het CCV te vragen om een "expert judgement" uit te voeren op de biobrandstoffenketen en de conclusies ten aanzien van toezicht en handhaving en sanctionering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 301 (31305).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wij maken ons ook zorgen over het feit dat er toch nog steeds palm- en sojaolie in de tank verdwijnt. Nederland kan hier fermere stappen in zetten, zoals bijvoorbeeld Frankrijk doet. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland volgens artikel 29, lid 1 van RED II de vrijheid heeft om een lagere drempel vast te stellen voor het toepassen van bepaalde soorten biobrandstoffen;

verzoekt de regering om net als Frankrijk voor het bijmengen van palm- en sojaolie een limiet van 0% voor de jaarverplichting bijmenging biobrandstoffen vast te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Esch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 302 (31305).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw Dik-Faber namens de ChristenUnie.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Een VAO op een prachtige dag. We werden wakker met het nieuws dat 2020 het jaar van de elektrische auto gaat worden. Daar ben ik ontzettend blij mee. Steeds meer Nederlanders zien dat elektrisch rijden heel veel voordeel biedt. Ik heb begrepen dat heel veel Nederlanders nog niet weten van alle fiscale voordelen die er zijn en die er aankomen. Daar ligt voor ons en voor het kabinet nog een opdracht om dat beter te communiceren.

Naar aanleiding van het AO wil ik twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van elektrische deelauto's het duurzaam gebruik van de auto en initiatieven vanuit de lokale gemeenschap bevordert;

verzoekt de regering gedeeld bezit van de auto te stimuleren door gemeenten aan te moedigen goedkopere of gratis parkeervergunningen te verstrekken aan elektrische deelauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 303 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op korte termijn een duidelijk pictogram voor snellaadstations beschikbaar komt, maar er nog lang niet bij alle snellaadstations duidelijke borden staan;

overwegende dat de omschakeling naar elektrisch rijden gebaat is bij zichtbaarheid van duidelijke borden en pictogrammen voor snellaadstations;

overwegende dat Rijkswaterstaat op korte termijn een groot bebordingsproject voor de nieuwe maximumsnelheid van 100 km/u op snelwegen moet uitvoeren;

verzoekt de regering ernaar te streven om waar mogelijk tegelijk met het grote bebordingsproject voor de nieuwe maximumsnelheid op snelwegen, doch uiterlijk in 2022, alle snellaadpunten voor alternatieve brandstoffen van duidelijke borden te voorzien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 304 (31305).

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Von Martels namens het CDA.



De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik neem de honneurs waar voor mijn collega Wytse Postma, die de volgende, fantastische motie heeft opgesteld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een vlotte transitie naar duurzaam vervoer onder meer vraagt dat concessiehouders van tankstations langs de rijkswegen niet geremd worden in het investeren in duurzame voorzieningen zoals elektrische snellaadpalen, CNG-installaties of waterstofinstallaties;

constaterende dat er belemmeringen zijn die samenhangen met nationale regelgeving, zoals het waarden van duurzame voorzieningen binnen de huidige Regeling Restwaarde Opstallen bij overdracht van de tankstationconcessies;

constaterende dat er belemmeringen zijn die samenhangen met de afspraken van de sector over bijvoorbeeld waardebeoordeling via taxatie bij het einde van huurovereenkomsten voor tankstations;

verzoekt de regering om in overleg met de betrokken brancheverenigingen en het Rijksvastgoedbedrijf voor 1 mei 2020 te komen tot afspraken om knelpunten voor innovatie en verduurzaming gedurende de looptijd van de overeenkomsten met de pomphouders weg te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Von Martels en Postma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 305 (31305).

Dank u wel. Tot slot is van de zijde van de Kamer het woord aan mevrouw Van Esch namens de Partij voor de Dieren.



Mevrouw Van Esch (PvdD):

Voorzitter, dank u. Het AO was een aantal maanden geleden. Toen deed mijn collega Wassenberg het nog. Sinds ik in de Tweede Kamer zit, heb ik dit dossier overgenomen, dus daarom sta ik hier.

Ik heb twee moties en nog twee vragen. Mijn eerste motie wordt mede ingediend door mijn collega Wassenberg, aangezien hij ook het AO heeft gedaan. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2018 blijkt dat 8,1% van de biobrandstoffen bestaat uit dierlijke vetten;

constaterende dat deze dierlijke vetten gebruikt worden in biodiesels;

constaterende dat aan de pomp door afkortingen zoals B7 of B10 niet duidelijk is dat biodiesels bestaan uit dierlijke producten;

constaterende dat daarmee via de pomp financieel bijgedragen wordt aan het in stand houden van structureel dierenleed in de bio-industrie;

verzoekt de regering bij tankpistolen waar biodiesel mee getankt kan worden, een sticker te laten plakken met de tekst "Let op: deze brandstof bevat dierlijke producten",

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 306 (31305).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Ik ga door naar de tweede motie. Ook deze dien ik samen in met mijn collega Wassenberg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de ILT-signaalrapportage Fraude met certificering duurzame biodiesel blijkt dat er op grote schaal gefraudeerd wordt met biodiesel;

constaterende dat biobrandstoffen vanwege de hoge mate van vermenging, de vele spelers en de verscheidenheid aan grondstoffen en herkomst, inherent fraudegevoelig zijn;

constaterende dat de minister aangaf een kwetsbaarheidsanalyse te laten doen;

verzoekt de regering de uitkomsten van deze kwetsbaarheidsanalyse naar de Kamer te zenden voor, of gelijktijdig met, het in het eerste kwartaal 2020 te ontvangen advies van de Sociaal Economische Raad voor een duurzaamheidskader biomassa,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Esch en Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 307 (31305).

Mevrouw **Van Esch** (PvdD):

Tot slot. In het debat in september bleek dat eigenlijk iedereen van soja en palmolie in biobrandstoffen af wil,

maar dat dit toch nog steeds gebruikt wordt. De minister zei dat er geen nationaal verbod kan komen. Dan is onze vraag toch, zeker nu het duurzaamheidskader er aankomt, of de minister met ons kan delen of, en zo ja wat voor, nationale duurzaamheidseisen alsnog gesteld kunnen worden aan die biobrandstoffen, als het nationale verbod er inderdaad niet kan komen. Of is die bevoegdheid echt in zijn geheel aan de EU vergeven en staan wij hier in Nederland met lege handen? Daarmee ben ik aan het einde gekomen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van de termijn van de zijde van de Kamer. We schorsen even tot de minister de ingediende moties in haar bezit heeft.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister voor Milieu en Wonen. Gaat uw gang.



Minister Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik had eerst een aantal vragen. Daarna zal ik ingaan op de moties. Er was een aantal vragen van de VVD, waaronder de vraag of gasvormige schone brandstoffen ook een rol kunnen spelen. Jazeker, die spelen een rol als biovariant binnen de implementatie van de RED 2. Daarmee kunnen zij ook als geavanceerde brandstof zeker een rol spelen. Nog naast waterstof natuurlijk, waar de VVD ook een groot voorstander is.

Dan de 1,8 miljoen laadpalen. Is dat echt nodig? Het gaat in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur om 1,7 miljoen laadpunten, wat hetzelfde is als 850.000 laadpalen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur is onderdeel van het Klimaatakkoord. Die is toen ook naar de Kamer gestuurd. Ik denk dat hier wordt gevraagd wanneer de Kamer er meer over hoort. De Kamer zal in de volgende brief over de voortgang van het Klimaatakkoord ook hierover geïnformeerd worden. De businesscase van laadpalen is sluitend, dus werkt zonder overheidssubsidie.

Dan de evaluatie van E10. Ik ben dus zeker bereid om een evaluatie te doen. Het leek ons logisch om die na een jaar te doen, zodat alle seizoenen een keer langs zijn gekomen. Ik wil voorstellen om die evaluatie na een jaar te starten. De E10-regelgeving richt zich op ethanol, maar er is ook ruimte voor methanol in de regelgeving, zeg ik tegen de heer Dijkstra.

Er was ook nog een vraag van D66 over de aanschafsubsidie en de reclamecampagne, inderdaad naar aanleiding van het goede nieuws waar mevrouw Dik-Faber vandaag aan refereerde. Misschien dat het daarom zo lang heeft geduurd voordat we het VAO hadden, om het zo op dezelfde dag te plannen. Met de sector, de leden van het FET-team, is afgesproken om straks een campagne te voeren, maar dan moeten natuurlijk eerst alle instrumenten uitgewerkt zijn.

De internetconsultatie daarvoor start begin volgend jaar. We zullen er inderdaad voor zorgen dat het genoegzaam bekend wordt.

Ik ben nu bij de moties gekomen, maar ik heb de indruk dat er nog een vraag is.

De voorzitter:

Ja. Wel kort, meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Als het mag, aanvullend. Fijn dat methanol wordt meegenomen. Met gasvormige brandstoffen bedoel ik niet alleen maar biogas, maar ook lng, lpg, aardgas en dergelijke. Ik neem aan dat die ook onderdeel uitmaken van de totale mix die we met elkaar hebben.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:

Ik denk dat het een feitelijke constatering is dat dat zo is. Ook voor bio-Ing is er bijvoorbeeld recent weer een regeling langsgekomen. Dus ja.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Oké. En de laadpalen kunnen uit. De businesscase is sluitend. Dat is mooi, maar ik heb wel gelezen dat er 15 miljoen beschikbaar is voor het plan. Daar wil ik graag wat meer uitleg over hebben dan.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:

Daar is uitleg over geweest in de brief over het Klimaatakkoord, als ik het me goed herinner. Dat is procesgeld voor die hele Nationale Agenda Laadinfrastructuur. We willen natuurlijk zorgen voor een goede landelijke dekking. Bovendien gaat het niet alleen maar om de elektrische laadpunten. De uitrol van waterstof maakt ook onderdeel uit van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, net als Fastnedstations. Je wilt de juiste mix hebben, zodat iedereen die straks zo'n elektrische auto koopt, weet dat er waar hij dan ook heen gaat in Nederland genoeg punten zijn waar hij gebruik van kan maken.

Voorzitter, dan de moties.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag, van mevrouw Van Esch.

Mevrouw Van Esch (PvdD):

De korte vraag is of mijn vraag bij de beantwoording van de moties komt. Als dat niet zo is, kom ik op het eind nog terug. Ik had één vraag gesteld.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, die komt bij de moties. Ik heb mijn aantekeningen er even bij gepakt om te zien welke vraag het is, maar ik weet dat die inderdaad bij de moties komt.

Dan de moties. In verband met de tijd houd ik het een klein beetje kort. De motie op stuk nr. 300: oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 301: ook oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 302 moet ik ontraden, want de wet van Frankrijk is in strijd met de WTO. Nederland blijft zich inzetten op het internationaal verduurzamen van de productie van biobrandstoffen. In het Klimaatakkoord is afgesproken om de huidige praktijk van geen inzet van palm- en sojaolie voort te zetten. High-ILUC-grondstoffen worden hierdoor met de start van de RED 2 uitgesloten. Daarom ontraad ik deze motie.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister stelt hier dat de Franse wet niet in lijn is met de WTO. Kan zij deze analyse met de Kamer delen?

Minister Van Veldhoven-van der Meer:

Lidstaten kunnen geen wettelijk verbod op palm- en sojaolie instellen. Dat zijn de WTO-afspraken op dit moment. Dus als de informatie die mevrouw Kröger hier brengt, namelijk dat Frankrijk dat wel heeft gedaan, juist is, is dat in strijd met de WTO.

De voorzitter:

De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kom op de motie op stuk nr. 303, van mevrouw Dik-Faber. Daarin vraagt zij mij of ik actief gemeenten wil aanmoedigen om goedkopere of gratis parkeervergunningen te verstrekken aan deelauto's. Ik moet de motie in deze vorm ontraden. We hebben een green deal die gaat over het stimuleren van het delen van auto's. We hebben een wetsvoorstel opgesteld om differentiatie van parkeertarieven mogelijk te maken, omdat we gemeenten natuurlijk graag die mogelijkheid willen bieden. Maar het is wel echt aan gemeenten zelf om de keuze te maken of men daar gebruik van wil maken.

Voorzitter. In de motie op stuk nr. 304 van mevrouw Dik-Faber staat een bekende oproep. Zowel zij als de heer Schonis heeft het in dit verband vaak over de bebording. Dit is een heel belangrijk onderwerp, maar wel een waar mijn collega de minister van Infrastructuur en Waterstaat over gaat. Zij zal daarop bij de Kamer terugkomen. Zij heeft het steeds over "werk met werk maken". Mochten er nog nadere vragen zijn over hoe dat ook in de context van de huidige campagnes mogelijk is, dan zijn dat vragen voor haar. Ik ben graag bereid om dit aan haar door te geven, maar dan zou deze motie even moeten worden aangehouden.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Is het mogelijk om vóór de stemmingen een korte appreciatie van de minister te ontvangen over die laatste motie?

Minister Van Veldhoven-van der Meer:
Ik zal vragen of dat kan gebeuren. Absoluut, ja.

De voorzitter:
Wat is dan het oordeel over de motie? Het verzoek was om de motie aan te houden.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:
Ja, het verzoek was om de motie aan te houden, dus tot de appreciatie wordt gegeven. Mevrouw Dik-Faber vraagt of die appreciatie vóór de stemmingen kan worden gegeven. Daar zal ik mijn best voor doen.

De voorzitter:
Ja.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):
Voorzitter, ik heb ook nog een korte vraag over de motie op stuk nr. 303. Die heeft de minister ontraden. Ik begrijp natuurlijk dat zij geen ijzer met handen kan breken, omdat dit een gemeentelijke bevoegdheid is. Maar ze spreekt natuurlijk wel heel veel gemeenten hierover. Ik weet dat de ene gemeente op dit punt heel vooruitstrevend is, maar dat er ook gemeenten zijn die hier toch nog wat achterlopen. Zou de minister in haar contacten met gemeenten dit wel voor het voetlicht willen brengen? Eigenlijk is dat alles waar deze motie toe oproept. Ik vind het belangrijk dat ook de Kamer dat markeert, omdat we gewoon met elkaar heel graag willen dat gemeenten aan de slag gaan met het stimuleren van elektrische mobiliteit. Het is natuurlijk heel mooi als het deelauto's zijn, want dan stimuleer je ook de sociale cohesie in een wijk. Dat is de oproep in deze motie.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:
Dan zit het misschien ook een beetje in de vorm. Ik vind dat we ook een beetje moeten oppassen en moeten voorkomen dat verschillende bestuurslagen elkaar via moties gaan oproepen om dingen te doen. Maar uiteraard, in alle gesprekken die we met gemeenten hebben, weten we dat we die deelauto's een heel mooi onderdeel vinden van de verduurzaming van de mobiliteit, precies om alle redenen die mevrouw Dik-Faber ook vaak voor het voetlicht brengt. We zitten ook samen in die green deal. Maar dit gaat bijvoorbeeld over de vraag of de differentiatie van parkeertarieven in gemeente x of gemeente y daar het juiste instrument voor is. Het is volgens mij aan de gemeenten om dat te beoordelen. Het doel delen we dus helemaal. We roepen de gemeenten er ook vaak toe op om daarmee samen aan de slag te gaan. De differentiatie van parkeertarieven is een optie die we gemeenten bieden. Maar in deze motie worden die twee een-op-een aan elkaar gekoppeld. Ik vind dat het echt aan de gemeenten zelf is om een afweging te maken over het "hoe".

De voorzitter:
De minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:
Het oordeel over de motie op stuk nr. 305 laat ik aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 306 gaat over de sticker voor de diesel. De heer Wassenberg en ik hebben in het debat met elkaar gewisseld dat het me waarschijnlijk voor de doelgroep het beste lijkt om wellicht de leden via de mailinglijst op de hoogte te stellen dat dit voor diesel geldt, maar niet voor benzine. Dan is het daar ook mee opgelost. De motie op stuk nr. 306 wordt dus ontraden.

De motie op stuk nr. 307 geef ik oordeel Kamer.

Er was inderdaad nog een vraag van de Partij voor de Dieren. De RED 2 geeft een Europees wettelijk kader voor duurzaamheid waaraan alle biobrandstoffen moeten voldoen. De RED 2 schrijft een interne markt voor waarbij nationaal geen wettelijke aanvullende duurzaamheidseisen verplicht gesteld mogen worden.

Voorzitter, daarmee heb ik hopelijk alle vragen beantwoord.

De voorzitter:
Dank. Ik zie dat er toch nog vragen zijn. Houdt u het wel kort.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Bij de motie op stuk nr. 306 zegt de minister dus eigenlijk tegen de Partij voor de Dieren: stuur hierover gewoon een mail naar uw eigen leden en informeer ze op die manier?

Minister Van Veldhoven-van der Meer:
Zo hebben we dat in het debat gewisseld met elkaar.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):
Ik had een vraag gesteld over de implicaties van de biodieselfraude voor de doelen in het Klimaatakkoord en het energieakkoord met mobiliteit.

Minister Van Veldhoven-van der Meer:
Ja. De motie die mevrouw Kröger heeft ingediend, ligt in het verlengde van haar vraag. Zo had ik dat geïnterpreteerd. In de motie wordt gevraagd om een analyse te doen. Dat lijkt mij de goede eerste stap. Laten we dat nou doen. Ik zou er liever eerst voor willen zorgen dat het systeem robuust is, in plaats van dat we de ambitie terugdraaien. Maar over die robuustheid gaan we inderdaad dat advies vragen, die ketenanalyse waar ook mevrouw Kröger naar vraagt.

De voorzitter:
Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de behandeling van dit VAO Duurzaam vervoer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

We gaan stemmen over de ingediende moties op dinsdag 10 december aanstaande. We krijgen nog een nadere appreciatie van de motie op stuk nr. 304 van de ChristenUnie, voorafgaand aan de stemmingen.