

3

Duurzaam vervoer

Duurzaam vervoer

Aan de orde is het **tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD d.d. 31/01)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Duurzaam vervoer. Als eerste zal de heer Van Houwelingen spreken, namens Forum voor Democratie. Gaat uw gang.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank. Allereerst dank aan de minister voor de beantwoording van de vragen. We hadden nog een vraag uitstaan over de normering van windmolenlawaaï. We kijken dus erg uit naar het antwoord. Dat kan ook heel kort zijn. Een paar zinnen zijn voldoende, denk ik. Daar kijken we naar uit.

Voorzitter. Ik heb twee moties. Ik lees ze gelijk voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering de wetgeving voor zero-emissiezones na 2030 wellicht wil uitbreiden om ook fossiele personenauto's te kunnen verbieden in de desbetreffende zones;

overwegende dat een nieuwe auto met brandstofmotor doorgaans zo'n vijftien tot twintig jaar meegaat;

overwegende dat het belangrijk is zekerheid te bieden aan consumenten die nu overwegen een personenauto met een brandstofmotor te kopen, zodat ze hun nieuwe auto in ieder geval gedurende de economische levensduur kunnen blijven gebruiken en in de toekomst niet geweerd zullen worden uit zero-emissiezones;

spreekt uit dat het in ieder geval onwenselijk is om de brandstofauto's vóór 2040 op te nemen in de regels omtrent zero-emissiezones,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Houwelingen.

Zij krijgt nr. 442 (31305).

De heer Van Houwelingen (FVD):

De laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de overheid de elektrificatie van vervoermiddelen in Nederland poogt te versnellen;

constaterende dat onze netcapaciteit op dit moment onvoldoende is om deze elektrificatie te kunnen realiseren;

overwegende dat netbeheerders zelfs waarschuwen voor stroomuitval in 2030;

overwegende dat niet gegarandeerd is dat de uitbreiding van de netcapaciteit de elektrificatie van vervoer in Nederland kan bijhouden;

verzoekt de regering de energietransitie met betrekking tot vervoer te temporiseren of stop te zetten, ten minste totdat verzekerd is dat het elektriciteitsnet deze transitie probleemloos kan faciliteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Houwelingen.

Zij krijgt nr. 443 (31305).

Er is een interruptie van mevrouw Veltman namens de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Mijn interruptie gaat eigenlijk over de eerste motie. We hebben in het commissiedebat inderdaad met elkaar gesproken over dit thema. Ik heb ook aangegeven: laten we nog eens kijken welke afspraken daar dan over gemaakt zijn. Ik denk dat we in ieder geval gerust kunnen zijn dat de zero-emissiezones echt betrekking hebben op de stadslogistiek en niet op het personenvervoer. We, ook mijn partij, hebben er juist voor gezorgd om dat niet in die afspraken te zetten. Ik vraag mij af wat uw motie dan exact toevoegt aan de situatie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Heel veel dank voor deze vraag. We hebben het daar inderdaad tijdens het debat over gehad. Zoals ik het begrijp, is het zo dat het in ieder geval tot 2030 niet zal gebeuren, maar dat de regering wellicht na 2030 zou kunnen besluiten om emissievrije zones voor personenauto's mogelijk te maken in gemeentes, zoals u inderdaad zegt. Zoals ik net in mijn motie zei, zou dat dus betekenen dat als je nu een brandstofauto koopt, je daarmee over zeven of acht jaar niet eens in je eigen gemeente kan rijden. Dat geeft heel veel onzekerheid. Ik hoop echt dat de VVD de motie kan steunen. Ik heb die zo redelijk mogelijk opgeschreven. Het geeft toch heel veel onzekerheid voor consumenten, die dus nu niet eens weten of ze hun eigen auto over zeven of acht jaar kunnen gebruiken in hun eigen gemeente. Dat kan echt niet, denken wij; vandaar deze motie. Ik hoop dat u die kunt steunen.

De voorzitter:

Helder. Dank voor uw inbreng. Mevrouw Veltman, u bent ook aan de beurt om uw inbreng te leveren namens de VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. Er wordt veel van onze ondernemers gevraagd als het gaat om duurzaamheid. Velen van hen willen hiermee ook aan de slag en vervangen bijvoorbeeld hun dieselbestelbussen door elektrische bestelbussen. Diezelfde nieuwe bussen zijn zwaarder vanwege de accu, waardoor zij, volgens de regels die in heel Europa gelden, niet met een rijbewijs B, maar met een rijbewijs C, een grootrijbewijs, gereden moeten worden. Bedrijven hebben investeringen gedaan in deze nieuwe elektrische bussen, ook omdat zij anders de zero-emissiezones die ingesteld worden in binnensteden niet meer in mogen, maar kunnen die dus nu niet met een rijbewijs B rijden. Er is op dit moment al een groot tekort aan chauffeurs en bezorgers. Dat tekort wordt groter als er een grootrijbewijs nodig is. Mensen die een grootrijbewijs hebben, zullen liever een vrachtauto willen rijden. Afgezien van het feit dat we het paard achter de wagen spannen, omdat hiermee de duurzame logistiek niet wordt gestimuleerd, worden ondernemers feitelijk voor het onmogelijke gesteld.

Vorige week is een motie van mevrouw Van Zanten aangenomen — die is medeondertekend door onder andere de VVD — waarin de regering is verzocht om op Europees niveau mogelijkheden te verkrijgen om met rijbewijs B te mogen blijven rijden in de elektrische bestelbussen. Dat is hartstikke mooi. Ik zou dit graag nog wat verder willen aanscherpen. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om toe te zeggen om in overleg met het Openbaar Ministerie en de RDW te onderzoeken of de situatie die nu geldt — dat is dus het wel toestaan van het rijden met rijbewijs B — verlengd kan worden tot 1 januari 2025.

Dank u.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is het woord aan de heer De Hoop en hij spreekt namens de fractie GroenLinks-Partij van de Arbeid. Ondertussen heet ik trouwens ook de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Het was mijn omissie om dat niet al gelijk aan het begin te doen. Nu is de heer De Hoop in staat om zijn inbreng te leveren. Gaat uw gang.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik heb één motie en daarna nog een vraag. Ik begin met de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in en vanuit Nederland opererende tank-opslag- en brandstofbedrijven jarenlang chemisch afval hebben bijgemengd aan benzine en diesel voor Afrika, met

ernstige gezondheidsschade voor miljoenen mensen tot gevolg;

constaterende dat de nieuwe beleidsregels ten aanzien van de brandstofkwaliteit van exportbrandstoffen succesvol zijn, maar dat uit de handhavingcijfers blijkt dat het nog veel beter moet;

overwegende dat Nederland met de grootste benzinehaven ter wereld een voorbeeldfunctie heeft;

verzoekt de regering blijvend aandacht te houden voor de handhaving en stevig te sanctioneren als er overtredingen zijn;

verzoekt de regering met zo veel mogelijk andere brandstof exporterende of verhandelende landen afspraken te maken die de handel in giftige brandstoffen tegengaan;

verzoekt de regering om met andere landen in overleg te treden over de uitwisseling van gegevens van bedrijven die betrapt zijn bij het schenden van de regels, zodat de handhaving en opsporing internationaal effectief wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 444 (31305).

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan heb ik nog een vraag. De commissie heeft vorig jaar uitgebreid gesproken over de problemen met SUV's, met name in de stad. Ze zijn te groot, te vies en onveilig. Maar omdat er geen goede definitie van een SUV is, konden we er nog geen beleid op maken. Afgelopen zondag beslisten de inwoners van Parijs in een referendum dat zij dat wél willen. SUV's betalen daar straks fors hogere parkeertarieven. Ik vind dat best een interessant idee. Ik wil de staatssecretaris dan ook vragen om even uit te zoeken hoe ze dat in Parijs en wellicht ook elders doen en wat we daarvan kunnen leren. Het hoeft niet deze week, maar bij een volgend debat over duurzaam vervoer zou ik daar graag een brief over ontvangen. Als de staatssecretaris dat zou willen toezeggen, dan ben ik ontzettend blij.

Dank.

De voorzitter:

Dank voor uw inbreng. Tot slot van de zijde van de Kamer gaat de heer Olger van Dijk het woord voeren. Hij doet dat namens Nieuw Sociaal Contract. Gaat uw gang.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Er zijn geen moties van de zijde van Nieuw Sociaal Contract, maar ik heb wel nog een enkele verduidelijkende vraag richting de staatssecretaris naar aanleiding van de toezeggingen in het commissiedebat. De vraag betreft de invoering van de zero-emissiezones in een aantal gemeenten per 1 januari 2025. Ondernemers hebben recht

op duidelijkheid: komen zij nu wel of niet in aanmerking voor een ontheffing? De staatssecretaris gaf in het debat aan dat de RDW achter de vordden wordt gezeten en ook wordt aangemoedigd om op 1 juli op z'n minst een basisversie van het centraal ontheffingsloket af te hebben en dat ook zo veel mogelijk al te hebben ingeregeld. Dat zou ik zeer willen aanmoedigen, maar ik zou de afspraak met de staatssecretaris nog wat willen aanscherpen. Kan zij toezeggen alles op alles te zetten om op 1 juli een functionerend centraal ontheffingsloket te hebben waar ondernemers zich kunnen melden? En kan zij de Kamer hierover voor het zomerreces informeren?

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. We schorsen even, hooguit vijf minuten. Daarna krijgen we van de staatssecretaris een appreciatie op de drie ingediende moties en antwoord op een aantal vragen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Aan de orde is de voortzetting van het tweeminutendebat over duurzaam vervoer. We zijn toe aan de termijn van de zijde van de regering. Ik geef de staatssecretaris het woord.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb drie moties en drie vragen, dus die zal ik nu aflopen.

De eerste motie, op stuk nr. 442, is van de heer Van Houwelingen. Dat was een spreekt-uitmotie, dus daar mag de Kamer zelf naar kijken.

De motie op stuk nr. 443 is ook van de heer Van Houwelingen. Deze verzoekt om te temporiseren en een pauze in te lassen op het gebied van elektrificatie. Die wil ik ontraden, omdat we bezig zijn met de optimalisatie van het net. Er is op dit moment nog steeds capaciteit beschikbaar die ook niet wordt gebruikt. Dus die willen we optimaal inzetten. Het hoofdprobleem zit niet bij de spanning op de netten voor de auto's, want dat zijn vaak kleinere laadpalen, laagspanningslaadpalen. Het hoofdprobleem zit bijvoorbeeld bij de grotere voertuigen.

De heer De Hoop heeft de motie op stuk nr. 444 ingediend over de export van laagwaardige brandstoffen. Die wil ik graag aan het oordeel van de Kamer laten.

Mevrouw Veltman heeft gevraagd om met de RDW en het OM in gesprek te gaan. Dat zit in de portefeuille van de minister, zeg ik daar even bij, maar ik wil nogmaals benadrukken dat op dit moment in overleg met onder andere het OM en met de RDW de maximale verlenging tot 1 juli 2024 is bereikt. Dat blijft zo als er geen perspectief op Europese uitvoering komt. Daar is ook een motie over ingediend, door het lid Van Zanten. Dat gesprek met de Europese Commissie voert het ministerie ook al langer. Daarin zullen het ministerie en de minister ook optrekken met onder meer het OM en met de RDW. Ik kan alleen geen garantie geven over de uitkomst daarvan.

Mevrouw Veltman (VVD):

We zijn er ook heel blij mee dat die inspanningen worden gepleegd richting het Europese. Uit de woorden van de staatssecretaris maak ik ook op dat de zorg wordt onderschreven, want wij vinden het allemaal belangrijk dat dit toch zo goed mogelijk wordt geregeld. Kan de staatssecretaris dan in ieder geval toezeggen dat zij ons bijvoorbeeld uiterlijk 1 mei bericht over de stand van zaken? Want de nood is hoog en de zorgen zijn groot.

Staatssecretaris Heijnen:

Het is dus de portefeuille van mijn collega, minister Harbers. Die zit hier echt bovenop. Ik zal hem vragen of hij bereid is de Kamer hierover te informeren.

Meneer De Hoop vraagt hoe het verhoogde parkeertarief voor SUV's, zoals in Parijs, vormgegeven kan worden en of we kunnen onderzoeken wat we daarvan kunnen leren. Het is op dit moment in Nederland al mogelijk om te differentiëren naar grootte van auto's, of eigenlijk op basis van de ingenomen oppervlakte. Daarmee is het al mogelijk om grotere auto's een hoger parkeertarief te laten betalen. Maar ik kan de heer De Hoop wel toezeggen dat we onderzoeken wat we kunnen leren van de verhoogde parkeertarieven voor SUV's in Parijs. Ik zal de brief dan nog voor het zomerreces naar de Kamer sturen.

Dan had ik nog een vraag van de heer Van Dijk over het centraal loket, dat op 1 juli gereed zou zijn maar mogelijk pas op 1 november helemaal gereed is. Ik begrijp de zorg van meneer Van Dijk op dit punt. Ik vind het belangrijk dat ondernemers hun ontheffing tijdig kunnen aanvragen, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Ik zal mijn uiterste best doen om het centraal loket zo snel mogelijk gereed te hebben. Mijn inzet is om de werkende basisversie gereed te hebben in juli van dit jaar. Ik kan geen garantie geven op de planning, maar ik heb wel echt een nadrukkelijke opdracht hiervoor aan de RDW gegeven. Ik zal als een bok op de haverkist blijven zitten en dit nauwlettend volgen. Uiteraard zal ik de Kamer daar ook over informeren.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Een heel kleine aanvulling nog daarop: zou dat informeren ook echt nog voor het zomerreces kunnen? Dan heeft de Kamer tijd om te wegen of ze daar nog verdere actie op wil ondernemen.

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Ik ga ervan uit dat de RDW op enig moment weet hoe het ervoor staat, of het ze gaat lukken of niet om de basisvariant af te hebben. Ik zal de Kamer daar tijdig over informeren. Dat is zeker vóór het zomerreces.

Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de staatssecretaris voor de appreciaties en de beantwoording.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we nu gelijk doorgaan met het volgende tweeminutendebat.