

3

Duurzaam vervoer

Duurzaam vervoer

Aan de orde is het **tweeminutendebat Duurzaam vervoer (CD d.d. 14/01)**.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom bij het tweeminutendebat Duurzaam vervoer. Het commissiedebat hierover heeft plaatsgevonden op 14 januari. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Asten voor zijn inbreng namens de fractie van D66.

De heer Van Asten (D66):

Dank, voorzitter. Ik dien een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Rijk substantieel investeert in belangrijke woningbouwgebieden, zoals de 21 grootschalige woningbouwgebieden, de NOVEX-gebieden en gemeenten die WoKT-subsidies ontvangen;

constaterende dat deelmobiliteit nu vaak per project wordt georganiseerd en dit niet leidt tot een structurele beschikbaarheid van deelvervoer;

overwegende dat deelmobiliteit in deze gebieden bijdraagt aan betaalbare woningbouw, efficiënt ruimtegebruik en een goede bereikbaarheid;

overwegende dat gemeenten bij gebiedsontwikkeling niet altijd in staat blijken te zijn om deelmobiliteit vanaf de eerste opleverfase én voor langere termijn op gebiedsniveau juridisch te borgen;

verzoekt de regering om een plan te maken hoe op een geharmoniseerde en gestandaardiseerde manier deelmobiliteit betrouwbaar aangeboden kan worden binnen grootschalige gebiedsontwikkeling en binnen de lokale context;

verzoekt de regering hierbij ook het aspect kostenverhaal in gebiedsontwikkeling volgens het Omgevingsbesluit en daarnaast de grond-, anterieure of exploitatieovereenkomsten mee te nemen, en de Kamer over de uitkomsten bij het BO MIRT in het najaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Asten.

Zij krijgt nr. 531 (31305).

De heer Van Asten (D66):

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Schutz.

De heer Schutz (VVD):

Ik heb een vraag. Zou de heer Van Asten het kostenverhaal-element in zijn motie wat nader kunnen toelichten? Wat heeft hij daarbij voor ogen?

De heer Van Asten (D66):

Het is nu nog niet mogelijk om deelmobiliteit daar specifiek in mee te nemen, waardoor je de volgende situatie krijgt. In die gebieden wil je ontwikkelaars graag de mogelijkheid geven om af te wijken van de parkeernormen op het moment dat er deelmobiliteit wordt aangeboden. Maar we zien in de praktijk dat die deelmobiliteit vrij snel wegvalt. De bewoners hebben vervolgens geen plek om hun eigen auto te stallen. Het openbaar vervoer is in nieuwbouwwebieden vaak nog niet op orde en er is ook geen deelmobiliteit aanwezig. De mensen zijn dan beperkt in hun mobiliteit en dat willen we niet.

De voorzitter:

Tot slot.

De heer Schutz (VVD):

Door wie wordt dat verhaal dan meegenomen?

De heer Van Asten (D66):

Er moet gekeken worden of dat bij de ontwikkelaars kan. Zij hebben dan het voordeel dat ze minder parkeerplaatsen hoeven te creëren. Bij grote gebiedsontwikkelingen zullen dat altijd inpandige garages zijn en die zijn ontzettend duur. Op het moment dat die weggehaald kunnen worden omdat één deelauto wel vier tot tien reguliere auto's kan vervangen, dan is dat een voordeel voor de ontwikkelaar. Het zou mooi zijn als de betaalbaarheid van de woningen daardoor omhooggaat, als het gebied daardoor kan worden ontwikkeld en als aan de bewoners mobiliteit kan worden aangeboden voor de langere termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Zwinkels voor haar inbreng namens het CDA. Gaat uw gang.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. We hebben vorige week een goed commissiedebat gehad. Mijn inbreng focuste zich vooral op elektrisch rijden, op hoe we de overstap als samenleving gaan maken en op hoe het onderdeel kan zijn van de oplossing voor netcongestie.

Dank aan de staatssecretaris voor de diverse toezeggingen. Ik ben blij om te horen dat het ministerie aan de slag gaat met een oplossing voor de dubbele energiebelasting bij het bidirectioneel laden van elektrische auto's, met de definities van deelmobiliteit, waar het net al even over ging,

met de speciale voertuigen in nichesectoren, zoals de kolkenzuiger, en met praktische ondersteuning voor het mkb.

We begrijpen dat een aantal zaken aan een nieuw kabinet zullen zijn, maar wij moedigen het kabinet toch aan om door te gaan met alle voorbereidingen en inspanningen die nu al lopen. Beleidsmatig kijken we uit naar het uitvoeringsplan Stopcontact op Land, dat relevant is voor snelladers op verzorgingsplaatsen, en naar de wet notificatieregeling, die het plaatsen van laadpalen door vve's makkelijker maakt door dat te faciliteren.

Voor nu wil ik het daarbij laten, voorzitter. In de komende tijd komen we elkaar hopelijk nog vaker te spreken over het stimuleren van duurzaam vervoer, inclusief andere onderwerpen zoals lopen, fietsen, hervormingen van de motorrijtuigenbelasting, biobrandstoffen en vast nog veel meer.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Tot slot de laatste spreker van de zijde van de Kamer, de heer Goudzwaard namens de fractie van JA21.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank u, voorzitter. Eén motie. Ik begrijp uit de wandelgangen dat de staatssecretaris dit wellicht niet kan appreciëren, maar ik hoop dat hij het wellicht kan doorgeleiden. Misschien komen we er dan bij de begrotingsbehandeling van lenW op terug. Ik zal de motie toch oplezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat 15.000 bestelauto's door een technische wijziging onbedoeld geclassificeerd worden als vrachtwagen;

overwegende dat het kabinet aangeeft dat de aanpassing van de begripsbepaling slechts ter verduidelijking is en geen inhoudelijke wijziging meebrengt;

constaterende dat deze ondernemers desondanks geconfronteerd worden met een flinke kostenstijging omdat bij bestelauto's niet altijd bij aanschaf duidelijk was of dit een N1- of N2-voertuig was;

verzoekt de regering een regeling te treffen waarmee de 15.000 bestelauto's die nu onbedoeld onder de vrachtwagenheffing vallen, worden ontzien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Goudzwaard.

Zij krijgt nr. 532 (31305).

Dank u wel, meneer Goudzwaard. Ik schors een enkel ogenblik voor de beantwoording van de gestelde vragen en appreciatie van de moties. De vergadering is kort geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

De staatssecretaris is sneller dan de wind, dus ik geef hem het woord.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank, voorzitter, en dank aan de leden voor de bijdrages. Ik zal kort ingaan op beide moties.

Allereerst de motie op stuk nr. 531 van het lid Van Asten. Daarover kan ik het oordeel aan de Kamer laten, maar wel met een aantal opmerkingen. We zien inderdaad dat deelmobiliteit zeker een toepassing is. Dat heb ik ook in het debat gezegd. Deelmobiliteit kan zeker een goede toepassing zijn in dat soort hoogstedelijke gebieden. Ik zeg daar wel bij dat we even goed moeten kijken hoe we dat precies laten landen. Ik denk dat de definitie die we hebben toegezegd een enorme bijdrage gaat leveren, omdat je daarmee ook veel meer sturingselementen hebt en uniformiteit kan bereiken. De motie verwijst daar ook naar. Ik blijf er wel bij dat deelmobiliteit een aanbod van private partijen is. Dat is niet iets wat de overheid levert. Het harmoniseren ervan zal dus ongetwijfeld op privaatrechtelijke marktbedingzaken botsen. We moeten dus even kijken hoe we dat handen en voeten geven, maar de richting delen wij. Een andere opmerking, vanuit VRO natuurlijk, is dat we er wel voor moeten oppassen dat wensdenken vanuit projectontwikkelaars hier een rol gaat spelen. Het is immers een aantrekkelijk aanbod vanuit projectontwikkelaars, omdat ze in mindere mate hoeven te voldoen aan parkeernormen. Als dat vervolgens niet goed wordt ingeregeld, dan komen de problemen uiteindelijk bij de bewoners te liggen. Dat gezegd hebbende is het zeker een goede aanmoediging. We gaan er ook mee aan de slag en komen er bij het notaoverleg MIRT in het najaar op terug. Deze motie krijgt dus oordeel Kamer.

De voorzitter:

Met deze interpretatie of gewoon zoals de motie is geformuleerd?

Staatssecretaris Aartsen:

Zoals de motie is geformuleerd, maar met een aantal opmerkingen waarvan het goed is om die te weten.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 531: oordeel Kamer.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat is ook goed voor de Handelingen.

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 532. Daarover ben ik even in dubio, inderdaad omdat dit op het terrein van de minister ligt. We hebben zo nog een begrotingsbehandeling. Zowel de minister als ik snappen het dilemma en het pro-

bleem dat de heer Goudzwaard hier neerlegt. De oplossing is echter, zoals alles in het leven, ingewikkelder dan het lijkt. Dat heeft ook te maken met de uitzondering van de motorrijtuigenbelasting, Europese definities, het moment dat het ingaat en wanneer je dan het een en ander moet aanpassen. Maar laat ik het volgende toezeggen. De minister komt nog vóór de stemmingen met een brief, waarin het een en ander inhoudelijk uiteen is gezet. Dat betekent dat ik nu het oordeel ontijdig ga geven, want dan hoef ik 'm niet te ontraden. Dan kan ik 'm ook nog oordeel Kamer geven. De motie krijgt dus het oordeel ontijdig, met de toezegging dat er vóór de stemmingen — die zullen met uw goedvinden waarschijnlijk dinsdag aanstaande zijn — nog een brief namens de minister zal komen over hoe we het probleem dat de heer Goudzwaard schetst, mogelijk kunnen adresseren en oplossen.

De voorzitter:

Formeel moet ik de heer Goudzwaard vragen of hij dan bereid is om de motie aan te houden tot de brief komt. We gaan nu van hem horen of hij daartoe bereid is.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ja, voorzitter, daar ben ik toe bereid. Dan houd ik 'm aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Goudzwaard stel ik voor zijn motie (31305, nr. 532) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Dan is de motie aangehouden en wachten we nog op een brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die voor de stemmingen zal komen. Akkoord. Had u nog een aantal vragen of was u daarmee aan het einde van de beantwoording gekomen?

Staatssecretaris **Aartsen:**

Dat was het einde van de beantwoording, voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dan schors ik de vergadering tot 10.30 uur voor de voortzetting van de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat.

De vergadering wordt van 10.25 uur tot 10.32 uur geschorst.