

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de strategische aanpak batterijen (Kamerstuk 31 209, nr. 223), haar 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 haar brief inzake de voortgang van het Klimaatakkoord mobiliteit (Kamerstuk 32 813, nr. 494).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	3
PVV-fractie	6
CDA-fractie	7
D66-fractie	9
GroenLinks-fractie	11
SP-fractie	14
ChristenUnie-fractie	15
Partij voor de Dieren-fractie	18
Het lid Van Haga ¹	20

¹ De Voorzitter van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft het lid Van Haga toestemming verleend om, als niet-commissielid, aan dit schriftelijk overleg deel te nemen.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken die geagendeerd zijn voor het schriftelijk overleg Duurzaam vervoer en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geagendeerde Kamerbrieven en hebben de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg. Deze leden vinden de ontwikkeling naar meer duurzame mobiliteit noodzakelijk en van groot belang voor het behalen van de doelen van het vorig jaar gesloten Klimaatakkoord. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier vragen en opmerkingen bij. Deze leden hebben ook vragen over de gevolgen van de huidige COVID-19-epidemie en vragen wat dit gaat betekenen voor het ov, de fiets en het resterende mobiliteitsbeleid en de verduurzamingsplannen. Zij vragen de Minister en Staatssecretaris om hier uitgebreid op in te gaan.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken voor het schriftelijk overleg Duurzaam vervoer. Zij vinden dat met de coronacrisis en het nieuwe normaal, nu het moment is om onze mobiliteit op een rechtvaardige manier te verduurzamen, zodat mensen de overstap kunnen maken naar schoon vervoer. Zij hebben daarom wat opmerkingen en vragen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over o.a. de voortgang van het Klimaatakkoord mobiliteit. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken.

Het lid Van Haga heeft kennisgenomen van de agenda van het schriftelijk overleg Duurzaam vervoer, waar onder andere de brief «Voortgang Klimaatakkoord Mobiliteit» staat geagendeerd. Mede naar aanleiding van de rapportage «Stand van Zaken Uitvoering Klimaatakkoord Mobiliteit» bij dit onderwerp heeft het lid Van Haga onderstaande vragen geformuleerd.

VVD-fractie

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 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 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 handelwijze van de hulpdiensten noopt? Welke risico's zijn anders 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?

De leden van de VVD-fractie hebben nog 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?

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.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten welk beoogd effect de sloopregeling voor diesels heeft. Deze is in verband met de stikstofaankoop 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 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?

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 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?

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?

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? Licht 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?

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?

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?

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?

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?

PVV-fractie

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.

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?

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?

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?

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.

CDA-fractie

Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren

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 welk 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 subsidiering 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?

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 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?

Strategische aanpak batterijen

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 retourpremiesysteem 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?

Elektrische deelstep

De leden van de CDA-fractie lezen 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?

Emissievrije transport

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 tijdspad 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?

Hernieuwbare energie

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-energie-doelstelling naar verwachting in het geding komt? Zo ja, zullen er maatregelen getroffen worden om in 2020 dit doel alsnog te halen?

D66-fractie

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 mobiliteits-hoofdstuk 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 Staatssecre-

taris om aan te geven op welke wijze zij de departementen gaat aansporen wanneer die op de doelstelling achterlopen.

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.

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 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.

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.

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.

De leden van de D66-fractie zien in de komende anderhalvemetersamenleving een belangrijke rol weggelegd voor de (elektrische) fiets. De Fietzersbond 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 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?

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?

GroenLinks-fractie

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 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?

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.

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?

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?

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?

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-energiedoelstellingen. 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?

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?

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?

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?

SP-fractie

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 omzetting 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?

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 leraar 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?

De leden van de SP-fractie zien voor het verduurzamen van het vervoer ook een rol weggelegd voor nieuwe innovatieve vervoersmiddelen als de elektrische steps; de light electrical vehicles (LEV's). Ons land loopt met de wet- en regelgeving voor de introductie van dergelijke LEV's 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's 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?

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 verstorend effect 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?

ChristenUnie-fractie

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?

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?

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?

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?

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 rijks-overheid 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?

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 leden van de ChristenUnie-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de voorgenomen vormgeving van de subsidieregeling elektrische personenauto's particulariseren. 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?

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 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.

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 Fietzersbond «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.

Partij voor de Dieren-fractie

Voor de leden van de Partij voor de Dieren-fractie heeft het aanpakken van de klimaatcrisis de hoogste prioriteit. Het verduurzamen van de manier waarop we ons verplaatsen is daar een belangrijk onderdeel van. De transitie moet echter wel resulteren in een écht duurzame toekomst en dat betekent dat er breder gekeken moet worden dan het simpelweg vervangen van fossiele vervoersmiddelen door een duurzame variant. Als we massaal overstappen op elektrische scooters, maar daardoor de fiets laten staan is dat geen verduurzaming. Als we de fossiele auto de deur uit doen en een elektrische aanschaffen is dat winst, maar de trein pakken is nog altijd duurzamer. Echt duurzaam vervoer betekent voor deze leden dan ook dat de transitie moet inzetten op een krimp van de luchtvaart en het autogebruik en het realiseren van meer ov en deelvervoer. Deze leden zijn van mening dat dit besef nog onvoldoende zichtbaar is in de regeringsinzet.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden dat dit ook blijkt uit de brief van de Staatssecretaris over haar batterijenstrategie waarin zij schrijft over de batterijen die nodig zijn bij het vervangen van fossiel aangedreven auto's door elektrische auto's. In de brief wordt slechts in een bijzin gesproken over de beschikbaarheid van de benodigde grondstoffen en de impact van de wijze waarop deze gewonnen worden op mens, milieu en natuur. Daar zou volgens de Staatssecretaris «aandacht voor nodig zijn».

Deze leden 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?

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?

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.

Het lid Van Haga

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 biolng. 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 biolng 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++?

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?

Het lid Van Haga komt ten slotte op zero-emissievervoer. Ook hier bestaat enige onduidelijkheid in de markt. Wat bedoelt de Staatssecretaris met zero-emissievervoer? 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?

II Reactie van de bewindspersoon