

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3441

Vragen van de leden **Lodders** en **Hermans** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Financiën en de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *de monitoring van de afschaffing van de BPM-teruggaveregeling op het doelgroepenvervoer* (ingezonden 1 mei 2019).

Antwoord van Staatssecretaris **Snel** (Financiën), mede namens de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (ontvangen 15 juli 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2880.

Vraag 1

Herinnert u zich dat de Kamer tijdens de behandeling van het Belastingplan 2019 heeft gevraagd de effecten van het afschaffen van de BPM-teruggaveregeling op het zorg- en doelgroepenvervoer en de aanschaf van nieuwe (nulemissie-)taxibusjes voor het doelgroepenvervoer te monitoren? Kunt u aangeven welke stappen/gesprekken er in het afgelopen half jaar zijn gezet/gevoerd in het kader van deze monitor? Welke inzichten heeft de monitor tot nu toe opgeleverd?

Antwoord 1

Op 15 november 2018 heeft uw Kamer de motie van het lid Van Weyenberg aangenomen.¹ Deze motie is tweeledig. Ten eerste verzoekt uw Kamer het kabinet te monitoren of er voldoende en tijdig aanbod is van zeer zuinige en emissievrije voertuigen voor het zorg- en doelgroepenvervoer. Daarnaast verzoekt uw Kamer het kabinet om samen met relevante departementen, waaronder het Ministerie van VWS en partijen zoals gemeenten en aanbieders van zorg- en doelgroepenvervoer, de effecten van deze maatregel te monitoren, maatregelen te nemen als sprake is van onvoorziene effecten en uw Kamer hier voor de behandeling van het wetsvoorstel pakket Belastingplan 2020 over te informeren. De afschaffing van de BPM-teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer treedt op 1 januari 2020 in werking. Het is niet mogelijk om onvoorziene effecten te monitoren van een maatregel die nog in werking moet treden. In deze beantwoording kan het kabinet daar dan ook nu niet op ingaan.

Ten behoeve van de monitoring van het aanbod heb ik inmiddels contact gelegd met relevante partijen waaronder het Ministerie van VWS, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en het Gemeente-

¹ Kamerstuk 35 029, nr. 22.

lijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI). Daarnaast is contact gelegd met Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV). Uit deze gesprekken kwam naar voren dat er voor taxivervoer met reguliere straattaxi's en personenbusjes voldoende zeer zuinige en emissievrije alternatieven lijken te zijn. Het aanbod van elektrische auto's is immers goed en neemt toe.² Voor specifiek taxibusjes met rolstoelplaatsen zijn de eerste inzichten dat het aanbod van zeer zuinige of emissievrije voertuigen beperkter is maar wel aanwezig. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om onder meer de elektrische Volkswagen E-Crafter, de Nissan Evalia E-NV200 en de Mercedes eVito geschikt te maken voor het vervoer van personen in een rolstoel. De aanschafkosten van deze voertuigen zijn hoger, tegelijkertijd kunnen de verbruikskosten lager uitvallen door lagere onderhoudskosten en omdat elektrisch laden in de meeste gevallen goedkoper is dan rijden op benzine of diesel. Deze volledig elektrische alternatieven voor rolstoelvervoer hebben een actieradius van zo'n 150 km per batterijlading. Tevens is het voor veel taxi-exploitanten van belang dat het totaalgewicht van het voertuig niet hoger is dan 3.500 kg, anders is voor de chauffeur een ander type rijbewijs noodzakelijk. Een regulier B-rijbewijs volstaat dan niet meer. Het gewicht van de accu kan ertoe leiden dat, om onder 3.500 kg te blijven, het aantal rolstoelplaatsen in een elektrisch voertuig lager is, bijvoorbeeld twee in plaats van drie. Voor de behandeling van het Belastingplan 2020 komt het kabinet uitgebreider terug op het aanbod van zeer zuinige en emissievrije voertuigen voor doelgroepenvervoer.

Het afschaffen van de BPM-teruggaaf voor taxi's en openbaar vervoer per 2020 betekent dat bij aanschaf en eerste registratie van een nieuw voertuig BPM verschuldigd is. De maatregel raakt niet het bestaande wagenpark maar alleen aanschaf en registratie van een nieuw voertuig. Ook verplicht deze maatregel taxi-exploitanten niet tot het vervangen van voertuigen. Het is aan individuele taxi-exploitanten om, bij een natuurlijke vervangingsmoment, aan de hand van hun specifieke business case te bepalen welk voertuig het beste kan worden aangeschaft vanaf 2020.

Vraag 2

Kunt u zich herinneren dat u bij de behandeling van het Belastingplan 2019 in de Eerste Kamer heeft aangegeven: «Het gaat hier om taxibedrijven en niet om het vervoer van en naar het ziekenhuis. Alleen voor het ziekenhuis blijft gewoon vrijgesteld»?³ Kunt u aangeven op welke manier u dit onderscheid heeft geregeld of gaat regelen?

Antwoord 2

Tijdens de behandeling van het Belastingplan 2019 heb ik aangegeven dat de teruggaafregeling voor rolstoelbusjes, die worden gebruikt voor rolstoelvervoer van en naar zorginstellingen in groepsverband, in stand blijft. Dit betreft een wezenlijk andere regeling dan de teruggaafregeling voor taxi's en openbaar vervoer, die met ingang van 1 januari 2020 wordt afgeschaft. De teruggaafregeling voor rolstoelbusjes is geregeld in artikel 15, lid 1, onderdeel g van de Wet BPM 1992 en artikel 11 van het Uitvoeringsbesluit BPM 1992. Voor de toepassing van deze regeling geldt een aantal cumulatieve voorwaarden. Zo dient de auto te beschikken over voorzieningen voor rolstoelen en mag het voertuig enkel worden gebruikt voor het vervoer van rolstoelgebruikers van en naar een zorginstelling. Bij deze regeling zijn geen taxi-exploitanten betrokken, maar dient de zorginstelling die in het bezit is van een rolstoelbusje zelf het teruggaafverzoek in bij de Belastingdienst.

Vraag 3

Kunt u aangeven wat het aanbod is van nulmissievoertuigen voor het zorg- en doelgroepenvervoer? Kunt u tegelijkertijd aangeven welke bereikbaarheidsrange deze voertuigen hebben?

Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 1.

² <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

³ Eerste Kamer der Staten-Generaal, Handeling 2018–2019, nr. 11 item 14

Vraag 4

Bent u bekend met de situatie dat, door het beschikbaar maken van een elektrisch rijdende bus voor rolstoelgebruikers, het totaalgewicht van de bus boven de 3.500 kg komt (door de lift en stelling om de rolstoel vast te zetten en door de benodigde accu's) en de chauffeurs daarmee een ander rijbewijs nodig hebben om deze bus te mogen besturen? Heeft u met deze situatie en met de extra kosten rekening gehouden bij de implementatie van het voorstel? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Zoals in het antwoord op vraag 1 is beschreven is het aan individuele taxi-exploitanten om, op een natuurlijk vervangingsmoment, te bepalen welk voertuig het beste past bij de specifieke business case rekening houdend met de afschaffing van de BPM-teruggaafregeling per 1 januari 2020.

Vraag 5

Kunt u toelichten waarom de vergroeningsopgave ontbreekt in de onlangs door de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport gepresenteerde vernieuwingsagenda voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer «ledereen Onderweg»⁴? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de vergroeningsopgave onderdeel wordt van de uitvoering van de agenda?

Antwoord 5

De focus van ledereen Onderweg ligt op de reiziger en het bereiken van merkbare verbetering op een zestal thema's die door reizigers zelf zijn aangekaart. Aan vergroening van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer wordt reeds gewerkt, bijvoorbeeld via het Bestuursakkoord en convenant Zero-emissie doelgroepenvervoer, die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten, aanbieders doelgroepenvervoer én producenten van vervoersmiddelen zijn ondertekend. In dit convenant en bijbehorende bestuursakkoord hebben verschillende aanbieders van doelgroepenvervoer, voertuigleveranciers en gemeentelijke koepelorganisaties zich gecommitteerd aan de doelstelling dat het doelgroepenvervoer in 2025, of zoveel eerder als mogelijk, volledig emissievrij is. Deze partijen zijn ook grotendeels betrokken bij ledereen Onderweg, hetgeen voor verbinding tussen beide trajecten zorgt. Het kabinet ziet daarom geen aanleiding om de vergroeningsopgave als expliciet doel in de vernieuwingsagenda voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer «ledereen Onderweg» mee te nemen.

⁴ Kamerstuk 24 170, nr. 191