

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 168

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Schreijer-Pierik (CDA), Vendrik (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Timmer (PvdA), voorzitter, Irrgang (SP), Jansen (SP), Biskop (CDA), ondervoorzitter, Ortega-Martijn (ChristenUnie), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Van der Burg (VVD), Graus (PVV), Zijlstra (VVD), Besselink (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouweland (PvdD), Vos (PvdA), De Rouwe (CDA) en Elias (VVD).
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Jan Jacob van Dijk (CDA), Sap (GroenLinks), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Koşer Kaya (D66), Ulenbelt (SP), Blok (VVD), Boelhouwer (PvdA), Kalma (PvdA), Kraneveldt-van der Veen (PvdA), Karabulut (SP), Luijben (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Wiegman-van Meppelen Schepink (ChristenUnie), Atsma (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Bosma (PVV), Meeuwis (VVD), Van Dam (PvdA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Algra (CDA) en Weekers (VVD).

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 januari 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Economische Zaken² hebben op 9 december 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Van der Hoeven van Economische Zaken over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 6 juli 2009, over het plan van aanpak Elektrisch rijden (31 305, nr. 145);**

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Timmer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Jager, Vendrik, Aptroot, Spies, Jansen, Van der Staaij, Samsom en Cramer,

en minister Eurlings en minister Van der Hoeven, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Goedemiddag, hartelijk welkom, in het bijzonder de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Economische Zaken. Er zijn zeven fracties aanwezig. Per fractie is de spreektijd vijf minuten en één interruptie in deze ronde, ook vanwege het feit dat wij met twee ministers overleggen. Als eerste geef ik het woord aan de heer Vendrik namens GroenLinks.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zit hier met een prettig gemoed. Een jaar geleden hebben GroenLinks en de VVD samen een motie ingediend met het verzoek aan de minister van Verkeer en Waterstaat om te komen met een plan voor de elektrische auto. Dit voorjaar hebben de fractieleiders Halsema en Hamer het nog even overgedaan in het kader van de crisisaanpak: versnel de invoering van elektrisch rijden in Nederland en maak van de crisis een kans. De elektrische auto hoort wat GroenLinks betreft natuurlijk onderdeel te zijn van de door ons zo gewenste Green Deal.

Er ligt een plan uit de zomer van het kabinet. Laat ik positief starten. Er is heel veel in dat plan dat ons bevalt, dus daarvoor deel ik een compliment uit aan de bewindslieden. Wat ons betreft, gaat de stekker in het stopcontact. De minister van Verkeer en Waterstaat ziet zichzelf graag terug op foto's waarop de schop de grond in gaat, maar als ik hem soms met een stekertje in zijn hand zie, ziet dat er ook goed uit. Dat staat hem bepaald heel goed. Dat geldt ook voor de minister van Economische Zaken.

Ik ben buitengewoon benieuwd hoe het staat met de formatie van het Formule E-team. Het is bijzonder verstandig als het kabinet daarin de leiding neemt en een club samenstelt vanuit een soort elektrisch rijden-poldermodel, om te zorgen dat alle acties van overheid en marktpartijen – gemeenten, maatschappelijke organisaties – zo veel mogelijk bij elkaar worden gebracht en dat al die acties elkaar versterken. Zo'n Formule E-team is daarvoor bedoeld. Dat lijkt mij prima.

Er gebeurt ook al heel veel in de markt. Ik heb bijvoorbeeld genoteerd dat het Platform Urgenda, een actieorganisatie voor duurzame ontwikkeling, nu bezig is met een tender van inmiddels 4000 auto's. Dat zijn fantastische initiatieven. Daar moeten wij het van hebben. Ik ga ervan uit dat het kabinet dit ook zo veel mogelijk wil ondersteunen.

Ook de gemeente Amsterdam helpt. Ik vraag het Rijk om de gemeente Amsterdam weer te helpen, die forse ambities heeft met 10 000 voertuigen in 2015. De gemeente Amsterdam gaat in 2010 al zelf 100 oplaadpunten in de stad neerzetten. Dat gaat de gemeente zelf regelen, en er komt een stimuleringsregeling voor de aanschaf. Dat soort initiatieven is de fractie van GroenLinks zeer welkom. Ik hoop ook dat het kabinet daarbij aansluit en in gesprek gaat met bijvoorbeeld het Amsterdamse initiatief, maar er zijn er vele. Hoe kunnen wij elkaar helpen?

Er is één punt dat grote urgentie verdient in de aanpak van het kabinet. Dat betreft de noodzaak van voorschriften voor technische eisen aan oplaadpunten. Er zijn inmiddels verschillende varianten in de markt. Wij zijn het er snel over eens dat het niet zo moet zijn dat je bij het oplaadpunt van firma X met de stekker van firma Y niet terecht kunt en andersom en dat je vervolgens voor een gesloten paal staat, om het zo maar te zeggen. Het is dus heel belangrijk dat die technische eisen goed geregeld worden

en dat er een open systeemarchitectuur komt. Daarmee zou grote haast moeten worden gemaakt om te zorgen dat wij elkaar niet in de weg zitten. In dit verband vraag ik ook om een reactie op een van de opties voor oplaadpunten en hoe die te benutten, namelijk om de OV-chipkaart daarvoor gereed te maken, waardoor je met de OV-chipkaart op een oplaadpunt terecht komt en via die kaart kunt betalen voor het opladen van de elektrische auto.

Steden willen graag elektrische auto's voordelen bieden, bijvoorbeeld door parkeren goedkoper of gratis te maken, maar de tijdelijke experimenteerwet differentiatie parkeertarieven naar milieukeurmerken van de auto, aangekondigd door het kabinet, ligt nog steeds niet in de Kamer. Ik pleit ervoor bij de minister van Verkeer en Waterstaat om snel met die wet te komen, want met die wet in de hand kunnen veel gemeenten aan de slag om de elektrische auto een opkонтje te geven.

Vanwege de tijd sla ik het punt van de groene stroom over, dat eigenlijk wel heel gevoelig is. Over de smart grid krijg ik graag tekst en uitleg van de minister hoe dat ervoor staat.

Dan kom ik bij de ambitie van het kabinet. Op de lat staan 200 000 auto's in 2020. Ik snap dat het kabinet niet op dit moment wil overgaan tot het massaal aankopen van die auto's. Ten eerste zijn zij er nog niet en ten tweede hebben wij nog heel veel niet goed geregeld. Ik snap dat er eerst een proeftuinfase is van een paar jaar en dat er ook nog veel moet worden geïnnoveerd. Maar daarna is het wat GroenLinks betreft vol gas. Ik daag het kabinet uit om een stip op de horizon te zetten met 1 miljoen auto's in 2020. Maak een langetermijnplan na een aanvangsfase waarin innovatie en techniek goed zijn geregeld, waarbij wij in de tweede fase zo vanaf 2012, 2013, echt vol gas kunnen geven.

Aan de minister van Economische Zaken heb ik nog een vraag over NedCar. De minister-president is naar Japan geweest, waar hij met de leiding van Mitsubishi heeft gesproken. Wij tasten in het duister over wat er nu eigenlijk precies gebeurt. Wij konden ook geen debat voeren met de minister-president over een voor de fractie van GroenLinks gevoelig punt. Ga bij Mitsubishi pleiten om te kijken of bij NedCar in Born in de toekomst de elektrische auto's kunnen worden geproduceerd. Nu lopen daar voor een deel nog halve Hummers van de band. Die auto's hebben niet de toekomst. Daar wordt NedCar niet vrolijk van. Het zou nu juist een mooie kans zijn om te zeggen: het kabinet wil dat Nederland gidsland wordt. Dan hoort daar ook een mooie fabriek bij in Born die die elektrische auto's gaat produceren. Dat zou geregeld moeten worden bij Mitsubishi. Hoe staat het daarmee?

Mijn laatste punt betreft het geld. Wij starten met 65 mln. Ik zou toch wensen dat het kabinet ook via zijn eigen programma Duurzaam Inkopen, waarover wij met de minister van VROM in het nieuwe jaar nog uitvoerig komen te spreken, echt meer geld vrijmaakt om juist als launching customer in de tweede fase, vanaf 2012, 2013, zelf een belangrijke marktpartij te worden. En ik zou wensen dat via die band, samen met bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam, die echt veel harder gaat dan het kabinet nu, de overheid in alle geledingen flink aan de weg gaat timmeren en zorgt dat de elektrische auto gaat rijden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij zijn blij dat het plan van aanpak waarom was gevraagd door een motie van GroenLinks en de VVD er nu ligt. Wij zijn het op hoofdlijnen met het plan eens. Prima dat er nu wordt begonnen met 65 mln. Dat zal dan heel veel extra investeringen kunnen uitlokken. In de loop van de komende jaren zien wij wel of dat voldoende is. De samenstelling van het Formule E-team vinden wij belangrijk. Er is een dynamische voorzitter aangezocht. Dat lijkt ons prima. Wij hopen dat de rest van het team snel bekend zal zijn en dat in ieder geval alle direct belanghebbenden erbij betrokken zijn, zodat er snel slagen kunnen

worden gemaakt. Wat ons betreft komt dat Formule E-team ook met gedurfde voorstellen en projecten.

Wij zijn het eens met de aanpak van praktijkproeven, die proeftuinen worden genoemd. Ik noem een voorbeeld. Ik vind het heel innovatief dat de provincie Limburg een initiatief heeft genomen om als de A2 wordt omgebouwd en er een tunnel wordt gebouwd met heel veel overlast, men wil proberen die overlast te beperken door auto's aan de rand van de stad Maastricht te laten parkeren en dan met elektrische busjes de stad in te rijden. Dat vinden wij heel goed, maar wij zien graag dat de overheid daaraan deelneemt. Wij horen dat er nogal wat formele belemmeringen zijn in de regelingen, bijvoorbeeld dat de subsidieregeling geldt voor voertuigen tot maximaal acht personen, terwijl men met busjes wil gaan rijden waarin acht tot negen personen kunnen zitten en waarin nog elf staanplaatsen zijn. Dat lijkt mij voor een openbaarvervoerbussen prima. Als er een belemmering is, is mijn vraag of de regeling kan worden aangepast. Wij horen ook dat alleen de meerkosten van het voertuig voor 60% kunnen worden gesubsidieerd, maar dat andere aanpassingen in het kader van het project niet nodig zijn. Wij horen dat een aantal zaken wordt aangepakt vanuit de provincie Limburg, de fabriek van NedCar en de RWTH in Düsseldorf, waar een aantal regelingen niet kan worden toegepast omdat zij grensoverschrijdend zijn en de kenniswerkersregeling niet zou werken als die deels in Duitsland en deels in Nederland van toepassing is. Als dat zo is, wrijf ik dat de bewindslieden niet aan, maar vraag ik hen wel om die belemmeringen weg te nemen als er goede projecten zijn. Ik had dezelfde vraag als de heer Vendrik over het bezoek van premier Balkenende in oktober aan Japan en Mitsubishi. Wij willen graag een oplossing voor de werkgelegenheid bij NedCar, dus als er een benzine- of dieselmotorauto zou worden gemaakt en de mensen aan het werk kunnen blijven, vinden wij dat prettig, maar als wij van de gelegenheid gebruik kunnen maken om daar een elektrisch voertuig te gaan maken, dan zou dat helemaal mooi zijn. Dat is wel nijpend, omdat de Colt straks uit productie gaat en de Outlander niet echt een volumemodel is. Wat heeft het bezoek van de premier opgeleverd? Gaat de minister van Economische Zaken nog actie ondernemen?

Per saldo zijn wij positief over de elektrische auto. Wij vinden wel dat de kreten soms wat overtrokken zijn, want er staat dat dit een duurzame oplossing is. Honderd procent duurzaam is die niet, want ook de elektriciteit moet worden opgewekt. Ik zeg nog maar even voor de duidelijkheid dat de VVD tegen de bouw van vier kolencentrales is, wat de regering van plan is. Wij vinden het toch wel gek dat je mooie elektrische auto's laat rijden zonder uitstoot ter plekke en dat wij dan CO₂-uitstotende kolencentrales bouwen. Maar ik blijf niet hameren op kerncentrales. Dat zal in een volgende kabinetsperiode dan maar moeten gebeuren.

Wij hebben een enkel kritisch punt. Er wordt terecht op gewezen dat als de elektrische auto een succes wordt, de accijnzen op benzine, diesel en lpg zullen tegenvallen. Dat zou kunnen oplopen tot rond de 100 mln. in 2020 en die bedragen worden hoger als de elektrische auto succesvoller is en lager als die minder succesvol is. Dan wordt gezegd dat wij dit kunnen compenseren door de accijnzen op bestaande diesel, lpg en benzine te verhogen of de energiebelasting, dus wat mensen thuis aan elektriciteit verbruiken. Wij willen dat die suggestie van het kabinet direct van tafel gaat. Als het wat minder opbrengt, moet het ons wat waard zijn voor het milieu en dan moeten wij maar zien dat wij elders een beetje bezuinigen. Wij kunnen niet mensen die nog niet in elektrische auto kunnen rijden omdat de afstanden te groot zijn, omdat zij een bestaand voertuig hebben of om wat voor reden dan ook steeds maar extra belasten. De lasten zijn al hoog en dat geldt ook voor de huishoudens.

De overheid als launching customer vinden wij heel aantrekkelijk. Alle ministeries zitten hier vlakbij. Nu wil ik niet beweren dat de bewindslieden het hele land door moeten in zo'n kleine elektrische auto, want dat zal het

in eerste instantie zijn, maar wij kunnen ons wel indenken dat met name de ministeries een voorbeeld kunnen geven door waar heel veel vervoer is, hier in de stad en de regio, een enkele grote auto te vervangen door een elektrische auto. Willen de bewindslieden dat voornemen uitspreken en willen zij een plan van aanpak maken om een voorbeeld te stellen? Ik lees in de krant dat ProRail een belangrijke leverancier van elektriciteit gaat worden. Ik kan dat nu nog niet beoordelen, maar ik ben wat huiverig als een bestaand staatsbedrijf om spoor aan te leggen en te onderhouden opeens zomaar een andere markt op gaat. Ik ga daar niet zomaar mee akkoord. Ik lees in de krant dat de minister van Verkeer en Waterstaat al akkoord zou zijn. Hij lacht. Wij willen hier in alle rust over praten, dus wij zouden willen dat als dit het voornemen van ProRail is, dat goed op papier komt, ook met de consequenties voor de bedrijfsvoering. Wij willen, alles beijkend, erover discussiëren en er nu nog niet mee akkoord gaan dat dat onderling gesubsidieerd wordt of ten laste van het spooronderhoud gaat. Wij willen weten hoe dit wordt aangestuurd, of het niet beter aan de markt kan worden overgelaten en of het een perfecte aanvulling is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zou de heer Aptroot er wat voor voelen om vandaag met deze ministers af te spreken dat zij het daarheen leiden dat een volgend kabinet – volgens dit kabinet treedt dat pas in 2011 aan, dus zij hebben nog tijd – volledig elektrisch rijdt?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, daar voel ik niets voor. Als een bewindspersoon straks naar Brussel gaat, denk ik dat het heel onverstandig zou zijn om dat in een elektrische auto te doen, want dan is er een verlengsnoer nodig, zo'n oprolkabel. Laten wij nu nuchter zijn en verstandige stappen zetten. Ik denk dat de ministeries dat kunnen doen door ook in hun eigen wagenpark een paar auto's op het goede moment te vervangen door elektrische auto's, maar de realiteit is wel dat het gaat om auto's die een reikwijdte hebben van 100 tot 150 km. Als dat straks veel meer wordt, kunnen wij opnieuw kijken, maar laten wij niet overdrijven dat het allemaal elektrisch moet. Dat is waarschijnlijk ook veel te duur.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Kent u deze al? Een mooie CDA-groene volledig elektrische scooter? (toont foto). Een prachtige manier om campagne mee te voeren, maar ook om als politieke partij niet alleen mooie woorden te spreken maar de daad bij het woord te voegen en als launching customer de economie een duwtje in de goede richting te geven. Maakt u zich geen zorgen, de CDA-campagnefiets is inmiddels ook door velen besteld en in gebruik, maar deze scooter heeft bijvoorbeeld afgelopen woensdag ook 300 jongeren die op de elektrische scooter naar Kopenhagen zijn vertrokken uitgezwaaid. Ik had hier graag nog eens live een proefritje willen aanbieden, maar helaas waren daar andere bezwaren tegen.

Na deze introductie zal het u allen niet verbazen dat de CDA-fractie het plan van aanpak elektrisch rijden een warm hart toedraagt. Terecht geen beleidsnota of notitie. Wij weten dat elektrisch rijden goed is voor het milieu en voor vermindering van de CO₂-uitstoot, verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van herrie. Bovendien kan elektrisch rijden nieuwe kansen voor economische activiteiten met zich meebrengen. Die hebben wij heel hard nodig. Daarom ook heeft het kabinet terecht gekozen voor een plan van aanpak, maar dan moet het tempo er natuurlijk wel in komen.

Wij zijn inmiddels een halfjaar onderweg en het Formule E-team is er nog niet. Het eerste jaar is ook bijna om. Graag horen wij welke resultaten er inmiddels zijn geboekt. Die resultaten zijn ook nodig willen wij de slag met de landen om ons heen kunnen winnen, want ook daar worden vergelijkbare initiatieven ontplooid.

De maatregelen zijn ambitieus en realistisch tegelijk. Ik heb een aantal vragen op dit punt. Aan wat voor praktijk- en demonstratieprojecten wordt op dit moment gedacht en welke proeftuinen kunnen inmiddels wellicht worden geopend? Gesproken is al over initiatieven in Limburg rondom het Automotive Technology Centre in Eindhoven en de positie van NedCar daarin. Graag een antwoord.

Ten aanzien van het launching customership lees ik dat de energiebedrijven samen exact 759 elektrische auto's willen bestellen. Wat doet de overheid? Welke voorwaarden stellen vooral ook de decentrale overheden bij het aanbesteden van openbaar vervoer? Ten aanzien van de laad- en infrastructuur willen wij er zeker van zijn dat iedere stekker in ieder oplaadpunt past en dat oplaadpunten ongeacht de leverancier door iedereen kunnen worden gebruikt. Je moet overal kunnen tanken. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken op dat punt.

Een compliment maak ik in dat verband ook namens de CDA-fractie aan de gemeente Amsterdam, die al behoorlijk ver gevorderd is.

Ten aanzien van het flankerend beleid is het van groot belang dat het Belastingplan zeker stelt dat de bpm voor elektrische auto's tot 2018 op nul is gesteld. Dat biedt de door de consument en branche terecht gevraagde, langdurige zekerheid. Daarmee zijn wij er trouwens nog niet, want ik denk dat er meer nodig is om die consument over te halen elektrisch te gaan rijden. De actieradius moet groter worden, de veiligheid mag geen punt van discussie zijn en het gemak en comfort moeten eigenlijk net zo groot zijn als die van de huidige auto. Welke activiteiten gaat het kabinet op dat punt ontplooiën?

Voor bedrijven en bedrijfsvervoer zijn wellicht aanvullende maatregelen nodig om hen te stimuleren elektrisch te gaan rijden, want de bpm betalen zij immers al niet. Ik ben benieuwd naar eventuele voorstellen op dat punt. Laten wij behalve elektrisch rijden ook elektrisch varen niet helemaal onbesproken laten, want in de noordelijke provincies zijn er, bijvoorbeeld in Friesland, veelbelovende initiatieven op dat gebied. Tot slot, het enthousiasme over elektrisch rijden mag niet ten koste gaan van noodzakelijke andere onderdelen van het verduurzamen van onze mobiliteit. Europees bronbeleid blijft cruciaal. Dat kan echt veel beter dan wat wij nu in Europa tot stand brengen. Mag ik erop rekenen dat de regering zich hiervoor onverkort blijft inzetten? Ook aan andere ontwikkelingen in de mobiliteit die tot verduurzaming kunnen leiden moeten wij aandacht blijven geven. Denk daarbij bijvoorbeeld aan brandstoffen. Ontwikkelingen binnen biobrandstoffen en groen gas zijn veelbelovend. Wij zetten daarvoor in het Belastingplan opnieuw een aantal positieve stappen vooruit, maar ook hier moeten wij voluit gas blijven geven.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Elektrisch rijden heeft de toekomst, als ik de zaal in kijk, want normaal is het gezelschap dat hier op de tribune zit een stuk grijzer van kleur. Dat geeft dus wel aan dat de jeugd hier brood in ziet. Dat lijkt mij heel positief.

Elektrisch rijden is een strategische ontwikkeling, al worden ook andere mobiliteitsvormen duurzamer en moeten wij – mevrouw Spies zei het ook al – er vooral voor zorgen dat de komende tien jaar de brede massa die gewoon nog met een verbrandingsmotor rijdt efficiënter gaat rijden en daarmee ook een flinke bijdrage levert aan het klimaatprobleem.

Goed dus wat de SP-fractie betreft dat er ook publieke middelen worden vrijgemaakt voor deze strategische ontwikkeling. Die moeten uiteraard wel slim worden ingezet. Daar heb ik wel een paar opmerkingen over. De SP-fractie denkt dat het gezien de huidige stand van de techniek voor de hand ligt om in eerste instantie in te zetten op de stedelijke regio's. De kracht van elektrisch rijden zit in het optrekken en afremmen. Dat is zuiniger en geeft minder emissies. Dan heb je ook minder last van het probleem van de actieradius. Je kunt de oplaadpunten concentreren, waardoor je dus niet een enorm netwerk nodig hebt voordat veel mensen

ervan kunnen gaan profiteren. Je zou ook de proefprojecten wat ons betreft in de stedelijke regio's moeten positioneren. Dit is direct een vraag aan de ministers. Dan denken wij aan de bedrijfswagenparken, aan stads-distributie, maar ook bijvoorbeeld aan taxi's. Daar zit een probleem. Wij hebben recent een hoorzitting gehouden waar vertegenwoordigers van de taxibranche zeiden dat het op dit moment voor een taxichauffeur volstrekt oninteressant om elektrisch te gaan rijden omdat hij een bpm-vrijstelling heeft en die fiscale prikkel dus niet werkt. Hoe gaat de minister dat probleem oplossen? De taxi zou bij uitstek een van de launching customers kunnen zijn, met minder dan 100 kilometer in stedelijk gebied en met veel stoppen, optrekken en stilstaan bij de standplaats waar je zou kunnen opladen. Kortom, het ligt erg voor de hand om op dat punt gericht iets te doen om die beperkingen op te heffen.

De vraag is ook of de tender, waarvan een aantal bedrijven heeft gezegd dat zij 4000 elektrische voertuigen gaan aanschaffen, goed over de strategische sectoren gespreid is en of er nog blinde vlekken in zitten. Wat ons betreft zou in ieder geval gekeken moeten worden of alle logische gebieden waar je zou moeten beginnen ook gedekt zijn.

Een andere vraag is of de R en D-ontwikkeling en de industrie die op dit punt vooroploopt gestimuleerd moeten worden om in elkaars nabijheid te gaan zitten. Wij hebben op dit moment het gebied in Zuidoost-Brabant waar veel automotieve activiteiten zijn en waar ook onderzoek en onderwijs in belangrijke mate geconcentreerd zijn. Zou je daarbij moeten aansluiten of is er een ander gebied dat zich daarvoor leent?

De SP-fractie vindt het belangrijk dat wij de komende tien jaar naar een meer gelijkwaardige fiscale behandeling gaan van alle brandstoffen en elektrische voertuigen, omdat bijvoorbeeld het milieuvoordeel van hybride auto's buiten de stad opeens een stuk kleiner is dan in de stad. Een zuinige klassieke verbrandingsmotor kan gemakkelijk tegen een hybride auto op en dan is het dus de vraag of je op dit moment precies de goede fiscale prikkel geeft. Die prikkel zou in ieder geval gericht moeten zijn op de meest selectieve inzet.

Wat het uitrollen van het netwerk betreft, sluit ik mij aan bij het pleidooi van de heer Vendrik voor een open architectuur en voor – zo snel mogelijk – duidelijkheid over hoe die eruit ziet. Wat ons betreft zou er ook zo snel mogelijk een faciliteit moeten zijn om selectief te kunnen laden, met andere woorden om intelligent te kunnen laden op het moment dat de stroom zo goedkoop mogelijk is. Dat betekent dus dat je dan moet kiezen voor plaatsen waar mensen natuurlijkerwijs al lang staan, bijvoorbeeld in een parkeergarage, op het werk, maar ook in een publieke parkeergarage van bijvoorbeeld Q-Park. Daar zouden dat soort faciliteiten met name aanwezig moeten zijn.

Moeten de kosten van die laadvoorzieningen gesocialiseerd worden? Dat lijkt nu de bedoeling. Of moet er toch een bepaalde eigen bijdrage komen van de gebruiker? De vraag wie er in het aanjaagteam zitten is al door meerderen gesteld. Ik constateer dat de voorzitter vooral bekend is van flink het gaspedaal intrappen, dus of dat nu de meest briljante keus is, vraag ik mij af. Dynamisch is hij wel, dat moet ik toegeven. Laten wij het maar positief houden. Met partijen die aan de vraagzijde interesse hebben in elektrisch rijden en aan de aanbodzijde, de productiezijde, zou het een aardige mix kunnen worden.

Ten slotte kom ik bij het verwerken van de accu's, een onderwerp dat nog ver in de toekomst lijkt te liggen. De SP-fractie heeft zich altijd druk gemaakt over de buitengewoon beroerde manier waarop onze huidige, ouderwetse loodaccu's in Noord-Frankrijk worden verwerkt. Daar gaat 80% van de Nederlandse accu's naartoe. Het is schandalig zoals dat gebeurt. Het bedrijf daar is net veroordeeld. Hoe gaan wij dat doen met de nieuwe accu's en zou niet ook een deel van die 65 mln. moeten worden geïnvesteerd in een verantwoorde verwerkingsmethode zodat die dingen zo goed mogelijk een eindbestemming krijgen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Inhakend op die laatste opmerking, leuk was dat er van de week een bericht stond van Renault, dat aangaf eigenlijk helemaal niet de accu's te willen verkopen maar ze te willen leasen en zelf voor de verwerking te zorgen. Wat vindt u van die ontwikkeling?

De heer **Jansen** (SP): Dat is een interessante ontwikkeling. Wij hebben ook bij die hoorzitting gehoord dat de tweedehands markt een probleem is. Wie gaat een tweedehands elektrische auto kopen als je denkt dat die accu's misschien over een jaar kapot zijn? Dan zou leasen in ieder geval aan die drempel een eind kunnen maken. Maar ik vrees dat ook Renault uiteindelijk de accu's die op zijn aanbiedt bij dezelfde partij waar op dit moment al die Nederlandse accu's terechtkomen. Het gaat ons er vooral om dat aan het eind van die pijplijn accu's zo mogelijk hergebruikt worden op componentniveau of op materiaalniveau en dat er uiteindelijk een fatsoenlijke verwerking van het restafval plaatsvindt. Daar moet nu over nagedacht worden, want de grote aantallen moeten nog komen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het stimuleren van elektrisch rijden is een verstandige zaak. Elektromotoren kennen geen emissie, zijn bijzonder stil en hebben een lange levensduur en zijn efficiënt. Kortom, allemaal voordelen. Wij steunen dan ook de algemene inzet van de minister en het geld dat daarvoor ter beschikking wordt gesteld, maar toch zal ik in mijn bijdrage niet weer vragen of er niet nog een schepje bovenop kan, maar juist expres voor het evenwicht van het debat wat kritische tegenvragen stellen. Kun je ook te ver gaan in het stimuleren van elektrisch rijden? Zitten daar ook risico's aan? Ik denk dat wel het geval kan zijn als je te veel op één paard wedt, want in het verleden waren er ook enorme enthousiastelingen die zeiden dat waterstof helemaal de toekomst was en dat wij daar vol op moesten inzetten. Nu denken wij daar anders over, maar denken wij er over tien jaar nog zo over? Weten wij wat het alternatief gaat worden? In die zin moeten wij ervoor oppassen dat wij door een te enthousiaste stimulering andere kansrijke alternatieven van de weg drukken.

Het is zaak dat er ook ruimte blijft voor marktwerking, waarbij het beste en meest betaalbare alternatief boven komt drijven. De overheid heeft daarin natuurlijk wel een belangrijke rol. Dat gaat niet vanzelf. Het creëren van voorwaarden voor investeringen in ondernemerschap, het wegnemen van diverse belemmeringen en onzekerheden, het leveren van een bijdrage in faciliterende en randvoorwaardenscheppende zin, zoals de minister het noemt in het slot van zijn brief, dat zijn termen die ons in dit kader ook zeer aanspreken en die wij ook graag zouden willen onderstrepen. Maar wordt die terughoudendheid, die bij die stimulering wat ons betreft even goed in acht moet worden genomen, nu ook in de praktijk waargemaakt? Gaat de ferme nadruk op elektrisch rijden niet ten koste van andere transitie, zoals aardgas, groen gas, biobrandstoffen, waterstof en hybride rijden? Op welke wijze blijkt dit uit het rijksbeleid? Als ik goed heb geteld, krijgt elektrisch rijden per saldo drie keer zo veel subsidie als de andere transitiesporen gezamenlijk. En ook is het fiscale regime voor elektrische voertuigen veel gunstiger, terwijl wij waarschijnlijk toch eigenlijk al die andere alternatieven ook nodig zullen hebben. Met alleen ampères redden wij het niet. Graag een reactie op dit punt.

Een volgende kanttekening, Nederland wil wereldwijd gidsland worden en een gezonde ambitie is absoluut ook niet weg. Ik vind het ook zeker een uitdaging waarvoor wij ons moeten inzetten, maar het betekent ook wel dat je alle kinderziektes voor je rekening neemt, althans, dat kan het betekenen. Voorop lopen heeft ook zijn risico's.

Zou het in dat kader niet ook nuttig zijn om oog te blijven houden voor goede partnerschappen met andere landen, zoals Duitsland, een autoland bij uitstek? De techniek schrijdt immers snel voort, dus daarom ook het idee «haast u langzaam», een kreet die misschien makkelijk verkeerd

begrepen kan worden, maar waar toch ook wel een kern van wijsheid in zit. Wij moeten geen kansen laten liggen en het verder stimuleren en verder helpen als er belemmeringen zijn. Wij moeten ons niet fixeren op de situatie zoals die op dit moment is, maar tegelijkertijd ook ruimte bieden voor ontwikkeling.

Ik verwijs ook naar een zakelijke reactie van CM Delft in dit kader, die de ambities prima vindt maar zich wel afvraagt of het allemaal is waar te maken. Er zijn nog wel wat barrières, onzekerheden en hoge kosten van technologie die de risico's van investeringen in voertuigen en laadinfrastructuur hoog maken. Zouden wij niet meer moeten insteken op proeftuinen en experimenten en daar royaal de tijd voor moeten nemen? Getuigt dit niet van gezonde wijsheid? Dat hoor ik graag van de minister. De brief van de minister vond ik verder erg integraal. De noodzaak van een adequate laadinfrastructuur, veiligheidsvragen, de energievoorziening, de wijze van marktintroductie, het zat er allemaal in. Het is een prima brief wat dat betreft. Ik denk ook dat het heel belangrijk is om werk te maken van het trendy maken van het elektrisch rijden onder het grotere publiek. In de zaal lukt dat al goed, zei de heer Jansen zo-even al, maar de wereld is natuurlijk iets groter dan deze zaal alleen. Een goed beeld neerzetten dat het niet om een opgewaardeerd golfkarretje gaat maar je echt bij de voorhoede van autorijgend Nederland hoort met zo'n elektrische auto vereist en stevige en aantrekkelijke publiekscampagne. Ik denk dat ook organisaties als de ANWB daar een belangrijke rol in kunnen vervullen.

Tot slot is een uitgekende samenwerking tussen de verschillende partijen cruciaal. Ik vraag ook nog naar de mogelijkheden die de minister ziet voor die intelligente samenwerking met de sector spoorvervoer. Daar zijn ook wel wat kritische kanttekeningen bij geplaatst, maar ik zie, juist gelet op de expertise van spoorvervoerders en ProRail, ook wel degelijk kansrijke mogelijkheden. Hoe kijkt de minister daartegenaan?

De **voorzitter**: Ik denk dat in het haasten dat u net noemde ook een wijsheid schuilt, want ik krijg van een 92-jarige man die de politiek in ging het devies mee: haast u als u tijd hebt, dan hebt u tijd als u haast hebt.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Dat kan allemaal heel wijs zijn, maar wij hebben toch gewoon haast met de verduurzaming van onze gehele energievoorziening. Daar hoort de automobilititeit bij uitstek bij, tot nu toe een sector die wat de verduurzaming betreft vrij sterk achterbleef bij bijvoorbeeld elektriciteit. Maar hier ligt de link tussen die twee, bij elektrisch autorijden.

Nederland wil graag gidsland zijn. Dat is een mooie, maar ook wat lief geformuleerde ambitie. Ik wil het wat strenger stellen en ook wat ambitieuzer. Nederland moet gewoon de marktleider worden in Europa voor elektrisch rijden. Onze burens hebben dat ook al als ambitie, maar wij hebben veel betere mogelijkheden. Wij zijn het dichtstbevolkte land. Als je hier een spijker of een schop in de grond steekt, raak je onmiddellijk een elektriciteitskabel. Wij rijden in veel kleinere auto's dan onze burens, dat helpt ook voor het versnellen van de elektrische automobilititeit. En wij rijden veel kortere afstanden. Dus wij kunnen die Duitsers makkelijk verslaan op dit gebied en wij doen het in de zomer nog een keertje, maar dan op een heel ander gebied. Met elektrisch rijden kunnen wij dus marktleider zijn in Europa, en dat moeten wij ook willen. Wat mij betreft herformuleren wij die ambitie.

Daar is dan dus een taak voor de overheid. Ja, dat klopt, een belangrijke, naast al die andere marktpartijen, waar ik zo ook nog wat over ga zeggen. De eerste taak voor de overheid is om ervoor te zorgen dat het gedonder dat alweer begonnen is, namelijk dat wij een race krijgen om verschillende oplaadpalen waardoor je met verschillende standaarden met verschillende kaartjes binnen een maand de bomen en het bos totaal kwijt

bent, dus niet gebeurt. Mijn fractie heeft de afgelopen dagen wel eens te horen gekregen dat wat ons betreft te weinig mag en te veel moet. Ik kan u verzekeren: dit mag niet, verschillende oplaadpaaltjes maken. Alle netbeheerders moeten samenwerken om één systeem door Nederland uit te rollen, waarbij je als consument nergens voor een dichte paal komt te staan. Het speelkwartier is wat dat betreft alweer over. Ik vraag beide ministers, die allebei hun verantwoordelijkheid hebben in dezen met de netbeheerders, maar de overall verantwoordelijkheid ligt bij Verkeer en Waterstaat: grijp hierbij in, want als dit nog een jaar zo doorgaat, zitten wij alweer op het punt waar die prachtige documentaire *Who killed the electric car* uiteindelijk over ging, namelijk dat je met te veel lokale initiatieven een prachtige toekomst om zeep helpt. Dus ik moedig iedereen aan om door te gaan met lokale initiatieven, maar dan wel volgens één standaard, en daar moeten wij voor zorgen.

Het tweede punt is de uitrol van die oplaadpalen. Dat vereist investeringen van de netbeheerders in een zwaarder net, want uiteindelijk moet er toch meer stroom doorheen, maar ook in een slimmer net. Beide investeringen zijn zeker omvangrijk. De minister van Economische Zaken kan ervoor zorgen dat die investeringen kunnen worden gedaan door iets te veranderen aan de manier waarop wij transporttarieven moeten doorrekenen aan klanten. Dat is tot nu toe heel vaak op kosten uit het verleden. Wij willen – mijn fractie heeft dat al eerder aangegeven en dit is een extra reden en misschien wel de belangrijkste reden waarom wij dat willen, ook gebaseerd op investeringen voor de toekomst – verrekeringen kunnen doen in het transporttarief. Daar gaan zij misschien een beetje van omhoog, gesocialiseerde tarieven, maar dan krijg je dus genoeg investeringsruimte om dit snel te kunnen doen, en dan hoeft de overheid ook niet via andere potjes te subsidiëren.

Dan blijft er dus wat over voor het derde punt dat volgens mijn fractie nog ontbreekt in het plan maar dat wel cruciaal is. De kostenverlaging van elektrisch rijden zit met name in de batterij en dan met name in de hergebruiksmogelijkheden van de batterijen. Wij maken ze ook wel weer goedkoper in eerste instantie. Dat doet de markt, dat doet de innovatie, dat doet het onderzoek, ga daar vooral mee door, maar hergebruiksmogelijkheden van batterijen bieden de belangrijkste kostenverlagingfactor, in ieder geval op dit moment. Er is al wel eens geroepen om een fonds waarmee die batterijen inderdaad in beheer kunnen blijven van de fabrikant. Renault heeft daarvoor initiatieven genomen, maar ook anderen willen daar graag aan meedoen. Zo'n fonds zou door de overheid gecreëerd of in ieder geval ondersteund moet worden en zo krijg je mogelijkheden om die batterijen nadat zij in een auto hebben gezeten misschien wel in een huis te stoppen, waardoor opslag van goedkope stroom ook in huizen mogelijk wordt.

Dat lijkt nu toekomstmuziek, maar binnen vijf jaar kan het de realiteit zijn. Hobbyisten zijn er al mee bezig. Wat daarvoor nodig is – dan kom ik weer terecht bij de minister van Economische Zaken – is de uitrol van de slimme meter. Ik hoop dat collega's in deze Kamer zich nog eens achter de oren krabben over hun weerstand tegen de uitrol van de slimme meter. Die had er eigenlijk al moeten zijn. De vertraging die nu is opgetreden, betreuren wij ten zeerste. Wij hopen dat de minister van Economische Zaken die vertraging alsnog kan goedmaken met de snelle novelle en daarna met verdichting van het tijdschema van de uitrol. Dat is wel nodig. Ik weet dat het nog langs de Eerste Kamer moet, maar ik weet ook nog hoe het hier ging. Het was op het nippertje. Ik hoop de volgende keer meer enthousiasme van de collega's te mogen ervaren, want dit is een cruciaal onderdeel van elektrisch rijden. Ik spreek de collega's van mijn partij in een andere Kamer aan, maar zij waren helaas niet de enigen. Als zij de enigen waren geweest, had ik nu geen probleem gehad.

Ik kom tot een afronding, maar niet dan nadat ik ook nog iets heb gezegd over de maakindustrie. Als je marktleider wilt worden, hoort daar ook een eigen industrie bij. NedCar is al genoemd. Wij zijn ook benieuwd naar de mogelijkheden, maar er zijn er nog meer: DuraCar en elektronicafabrikanten. Wij zijn wellicht goed geëquipeerd om in de batterijproductie iets te doen: e-Traction. Er is een heel conglomeraat aan bedrijven dat hieraan kan werken. Ik hoop dat de minister van Economische Zaken het als nieuw speerpunt wil opnemen om die industrie in Nederland in de vaart der volkeren op te sturen.

Het laatste lijntje, dat hier zo mooi staat getekend, kan wat ons betreft nog wel een jaartje naar voren worden geschoven. De ambitie om 200 000 auto's in 2020 te hebben, mag wat ons betreft eerder worden bereikt, want anders worden wij geen marktleider in Europa. Wij hopen dat alle acties samen uiteindelijk kunnen leiden tot een nog snellere uitrol van de elektrische auto, want wij zijn niet de fractie die denkt dat het wel een tandje langzamer kan; wij denken dat het wel een tandje sneller kan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook de ChristenUnie is buitengewoon positief over het plan van het kabinet. Wij hebben er lang over gesproken, maar nu zit er forse «schwung» in. In het kabinetsvoorstel wordt gesproken over de ambitie van Nederland als gidslaan, de positie als internationale proeftuin en het «launching customership». Dat kan op bijval van mijn fractie rekenen, die zich al eerder sterk heeft gemaakt voor het stimuleren van elektrische auto's, zoals zoveel fracties in deze Kamer. Ik kijk dan ook met enig genoegen terug op de behandeling van het laatste Belastingplan, waarbij wij het fiscale bijtellingstarief voor leaseauto's nog weer eens hebben verlengd, zodat het op nul blijft staan, want wij denken dat het elektrisch rijden in de desbetreffende periode een grote vlucht zal kunnen gaan nemen, mede daardoor. Wij zijn dus blij met de aandacht die er nu voor is. Samen met collega Samsom deel ik dus niet het gevoel dat je misschien langzame haast moet maken.

Ik denk dat elektrisch rijden een geweldige «schwung» kan krijgen door het «launching customership». Als de overheid echt haar doelstellingen wil waarmaken, kan ik mij voorstellen dat juist het aanschaffingsbeleid van de overheid een belangrijk onderdeel is. Ik kijk echter ook naar wat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven als het gaat om de kilometerbeprijzing: een deal maken met leasemaatschappijen en een deal maken met grote verhuurbedrijven, om te bezien of zij mee willen. Daar ligt een grote kans. Fiscaal wordt het gestimuleerd en als wij met hen afspraken kunnen maken, denk ik dat je, eerder dan mijn collega Samsom zegt, grote aantallen auto's kunt hebben. Want wat is nu het wonderlijke als het gaat om deze wereld? Er werd lacherig gedaan toen wij het hadden over auto's met een CO₂-uitstoot onder de 100 gram per kilometer en hoe snel dat kon. Toen de staatssecretaris dat in de Kamer sprak, deden sommige partijen daar honend over. Er waren drie modellen. Dat waren inderdaad niet de grootste modellen. Wat was de grap? Binnen een half jaar waren er bijna tien modellen, ook van een middenklasser die ook gewoon zakelijk gereden kan worden. Ik denk dat, als de overheid dit positief stimuleert, er grote kansen zijn en dat de omkering veel sneller gaat. Ik heb vrij recentelijk nog gesproken met Toyota, dat aangeeft dat er echt een doorbraak staat te wachten op het gebied van de accutechnologie. Dan zou het weleens helemaal snel kunnen gaan.

Dan kom ik nu op de infrastructuur van de oplaadpunten. Het is goed dat de aanpassing van de elektriciteitsnetten zal worden uitgevoerd. De oplaadpunten in de buurt van publieke voorzieningen zijn belangrijk, maar ik vraag ook aandacht voor aansluitingen in de woningen. Auto's staan immers thuis ook redelijk lang geparkeerd. Ik denk dat wij ervoor moeten zorgen dat men daar kan opladen. Ik sluit aan bij de discussie over de techniek: het moet inderdaad een uniforme aansluiting zijn. Daarover mag er geen ruzie zijn. Wat de uniformiteit betreft kan ik mij ook voorstellen dat

wij vanuit de gidsrol die wij willen vervullen, de discussie aangaan over de accu's. Dat zou volgens mij ook een oplossing kunnen zijn: snel laden bij een benzinstation – in dit geval een prikstation: je wisselt gewoon de accu uit. Robert Das had indertijd al dat visionaire beeld.

Technische ontwikkelingen kunnen snel gaan. Het is zonde om de slag te verliezen doordat de ambities op dit gebied laag zijn. Een nieuwe ontwikkeling is bijvoorbeeld die van de inductiepunten op wegen, die het mogelijk maken om accu's te laden tijdens het rijden. Dat zou een grote stap voorwaarts betekenen in de inzetbaarheid van de elektrische auto. Wordt deze techniek meegenomen in het nieuw te vormen Formule E-team? De overheid heeft dit Formule E-team opgericht en heeft daarbij de regie, ook voor de afstemming met de taskforce Smart Grid. De kans bestaat dat het project stugger verloopt dan gehoopt. Ook collega Samsom sprak daar al over. Ik zou de ministers willen vragen: zijn er voldoende mogelijkheden om binnen het Formule E-team en binnen de taskforce de regierol daadwerkelijk op te pakken en ervoor te zorgen dat het snel gaat? Met name wat betreft het grid denk ik dat wij er veel sneller mee bezig moeten zijn dan wij nu doen. Als die aantallen auto's er gaan komen, zal het netwerk ervoor geschikt moeten zijn. Dan zal er gepraat moeten kunnen worden, op het moment dat ik mijn auto aan een laadpunt hang, over de vraag wie daar dan aan het net staat te lurken. Dat zal snel beschikbaar moeten zijn. Je kunt het niet hebben dat wij een instortend net hebben, omdat er ineens allemaal auto's worden geparkeerd. Is er binnen het programma binnen het vastgestelde budget van het Rijk ruimte voor het realiseren van de oplaadpunten en het smart grid, ook thuis?

Het is ook van belang dat er gekeken wordt naar de accu's en naar de restwaardegarantie daarvan. Het vullen van de accu's is ook een heel punt. Ik praat maar even over de groene stroom, want volgens mij vergat collega Samsom dat zojuist in reactie op de heer Vendrik, die groene stroom is belangrijk. Groene stroom, zoals windenergie, wordt vaak 's nachts opgewekt. Het zou prachtig zijn als die buffer op dat moment kon worden gebruikt, maar ook dan is er een smart grid nodig om dit op een goede manier te regelen. Het is dus cruciaal om het smart grid te hebben, maar het is ook cruciaal om te bezien of wij groene energie bijvoorbeeld als nachtstroom extra aantrekkelijk kunnen maken om de auto's te laden.

Minister Eurlings: Voorzitter. Wat een genoegen om de leden van de commissie in de eerste termijn te horen. Wat een genoegen om, met alle kleine opmerkingen, kanttekeningen en accenten een dergelijke communis opinio aan te treffen. De regering is met de Kamer van mening dat het elektrisch rijden, en breder het duurzaam rijden, een kernuitdaging is voor de komende tijd. Elektrisch rijden is echt een kans voor ons land. Het is goed om onze energiepositie te versterken. De minister van Economische zaken zal daarover zeker het nodige zeggen. Het is van belang om onze economie op termijn een structurele impuls te geven. Maar last, but not least, het is een heel goede kans om onze mobiliteit verder te vergroenen en duurzamer te maken. Dit vind ik de kernuitdaging voor de toekomst. Ik vind het ook een milieubeleid dat modern is en echt duurzaam. Het verandert niet elk jaar. Het is een milieubeleid dat niet de mobiliteit tegenwerkt. Wij hebben mobiliteit keihard nodig. Onze economie draait op mobiliteit. Het is een milieubeleid dat die mobiliteit vervolgens wel in de kern vergroent. Ik ben ervan overtuigd dat dit heel veel kansen biedt. Innovatie heeft ons al ver gebracht in de conventionele techniek. De dieselmotor is nu al vijftig keer schoner dan in 1975. Ook dat is waarheid. Maar nu staan wij voor een volgende grote sprong. Ik denk dat de bevolking van Nederland enthousiast is over dit soort ontwikkelingen en dit soort toekomstvast milieubeleid krachtig zal steunen.

Onze ambitie is heel helder. Wij willen dat Nederland koploper is. Wij denken ook dat Nederland ideale omstandigheden heeft of kan creëren voor een versnelde marktintroductie van elektrisch rijden. Wij hebben het

eerder gezegd: er zijn relatief veel stedelijke gebieden. In de Randstad liggen die bovendien dicht bij elkaar. Veel mensen zitten vaker in de auto, maar zij leggen een relatief korte afstand af. Daarmee kan elektrisch rijden al op korte termijn voor een behoorlijk deel van de automobilisten een realistisch alternatief zijn. Ik heb er ook al eens bij gezegd dat Nederland een redelijk vlak land is, maar dat klinkt met mijn zachte g misschien niet altijd even overtuigend; er zijn uitzonderingen op die regel. Maar toch zijn wij bij voorkeur een geschikt land om dit soort innovaties in de praktijk toe te passen. Dat erkent ook de internationale industrie.

Hiervoor is nodig dat wij onze krachten bundelen en dat onze inspanning gericht is: niet iedereen moet het weer op een andere manier doen. Ik kom daarop straks terug in het kader van het Formule E-team. Wij willen dus ambitieus zijn en echt een koploper zijn. Ik heb echter dit geleerd, en ik denk dat iedere managementfilosofie dat nadrukkelijk aangeeft: als je wilt dat je ambities realiteit worden, moeten ze weliswaar heel ambitieus zijn, maar ook realistisch. Daar ligt altijd het spanningsveld. Wij denken dat wij met de doelstelling van 200 000 elektrische auto's in 2020 ambitieus zijn, maar tegelijkertijd ook realistisch. De laatste analyse geeft aan dat het in 2020 zou kunnen. Sluiten wij daarmee uit dat wij nog ambitieuzer worden? Allerminst! Ik vind dit een debat dat zich de komende tijd veelvuldig moet herhalen. Wij hebben nu al een evaluatie ingezet en komend jaar zullen wij zien of de lat nog hoger kan worden gelegd. Dit moet wel zijn gestoeld op het verwachtingspatroon dat een en ander te realiseren is als alles meezit. Anders gaan wij een ambitie zo bovenrealistisch ambitieus maken, dat deze vervolgens niet meer dwingend is voor onze inspanningen. Dat is het spanningsveld. Op dit moment is 200 000 een stevige ambitie, maar het komende jaar zullen wij dus al evalueren of wij op de goede lijn zitten of dat het nog een stap hoger kan. Ik zou als adagium willen hanteren: «the only way is up». Als wij de ambitie bijstellen, doen wij dat naar boven, maar niet naar beneden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als ik de ambitie van de gemeente Amsterdam voor 2015 omreken naar Nederland, hebben wij in 2015 al 350 000 elektrische auto's rondrijden. Er komt zo veel los, maar het hangt ook af van wat het kabinet als ambitie aangeeft. Wat let de minister om die 200 000 nu te verhogen en te zeggen: daar willen wij naartoe? Uiteraard houdt iedereen de vinger aan de pols, en wij blijven allemaal bezien of het mogelijk is, zodat wij ons niet overhaasten. Maar laat het kabinet een heel sterke ambitie uitspreken: één miljoen auto's in 2020; daar gaan wij voor en wij proberen een plan te maken met alle partijen die ertoe doen om dat mogelijk te maken. Wat let de minister?

Minister **Eurlings**: Wat is er nu simpeler dan een aantal in een Haagse nota veranderen? Dat is heel simpel; het is in een halve minuut gedaan: krabbeltje eronder, paraafje – u kent de parafencultuur – en dan zijn wij weer gelukkig. De kern zit natuurlijk niet in het veranderen van een aantal. De kern is dit. Als je een aantal verandert, moeten wij voor onszelf wel het beeld hebben dat, als wij alles op alles op alles zetten en het maximale eruit halen, een en ander ook wel mogelijk moet zijn. Niet alleen vind ik de ambitie van Amsterdam prima, dit kabinet steunt Amsterdam zelfs stevig. Mijn ministerie heeft maar weer eens een miljoen euro die kant opgestuurd, omdat wij dit een beter milieubeleid vinden dan de dwingende zones voor auto's, personenauto's buiten het centrum houden et cetera. Dit vind ik een moderne manier en ik sta daar zelfs zeer achter. Wij hebben echter de auto's nog niet. Daarom is Roland Berger nadrukkelijk een onderzoek aan het uitvoeren naar de vraag hoe wij de ontwikkeling van de industrie kunnen triggeren. Hoe kunnen wij de industrie motiveren om de eerste auto's in Nederland op de markt te laten komen en hier ervaring op te doen met de vraag wat er goed aan is en wat beter moet. Al het komende jaar, waarschijnlijk in de eerste helft, zal de heer Berger zijn

onderzoek opleveren en komen wij voor de vraag te staan of er nog een tandje bij kan. Het moet echter wel ergens op gebaseerd zijn. Als ik er zomaar een slag naar sla en zeg: 500 000, of 750 000 of 775 000, dan heeft dat niet zo veel waarde. Volgens de visie van dit moment is 200 000 ambitieus, maar te realiseren. Als er nog een stap bij kan, dan graag. Wij willen graag vooroplopen als het enigszins kan. Ik daag de Kamer daartoe uit: laten wij deze debatten blijven voeren. Als het maar enigszins kan, gaat de lat verder omhoog. Dat doen wij in samenspraak met Amsterdam, maar ook in samenspraak met al die andere bedrijven, energieleveranciers en gemeenten die met dit soort goede ontwikkelingen aan de slag willen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laat ik het op een andere manier proberen. Ik heb het uiteraard niet alleen over het noemen van getal of het veranderen van een getal in een Haagse nota. Daar hoort natuurlijk een dekkend plan bij. Dat spreekt vanzelf, want anders hebben wij het nergens over. Volgens een rapport van het Centraal Planbureau uit mei 2008 leidt het afschaffen van de bpm, dat is voorzien in de Wet kilometerprijs, tot bijna 500 000 auto's extra in 2020. Het kan toch niet zo zijn dat wij hier de facto afspreken dat er in Nederland meer auto's bijkomen die rijden op fossiele brandstoffen dan elektrische auto's? Dat is toch niet het toekomstbeeld van deze minister van Verkeer en Waterstaat?

Minister **Eurlings**: Fantastisch hè, dat er dan ook elektrische auto's bijkomen! Ik begin het begin van een stukje positivisme over meer auto's wel te voelen, maar wij zijn er nog niet helemaal. Ik bespeur in elk geval dat u toch ook erkent dat een gedeelte van de nieuwe auto's elektrisch zal zijn. Dat moet u deugd doen. Het punt is dit. Met die 200 000 lopen wij internationaal echt in de top league. Als je naar andere landen kijkt en de grootte van hun wagenpark doorrekent, is 200 000 op dit moment heel veel. Maar nogmaals, wij bezien of wij nog een stap verder kunnen zetten, dus pak het positief op, zou ik zeggen. Dan moet wel het beeld zijn dat er de komende tijd technologische doorbraken komen. Ik ben daar niet negatief over. Dat wij daarvan als eersten zullen profiteren, als het enigszins kan, staat vast. Want wij willen vooroplopen. Maar dan moet de technologische doorbraak, bijvoorbeeld op het gebied van de actieradius, de accutechnologie en de oplaadsnelheid, er wel komen. Nederlandse bedrijven lopen hierin overigens behoorlijk vooraan. Daarom laten wij ook onderzoeken wat wij als het een beetje meezit kunnen verwachten van de standaardtechniek. Dat is wel nodig om het voor een nog veel groter aandeel van de automobilisten wel een realistisch alternatief te laten zijn. Ik zeg: weest u niet bevreesd, want voordat wij een half jaar verder zijn, hebben wij hier weer een discussie over de vraag of de lat hoger kan worden gelegd. Ik zeg er wel bij: vanuit mijn verantwoordelijkheid moet ik niet zomaar een slag in de lucht slaan, maar moet er enige ondergrond zijn dat de technologische ontwikkeling het waarschijnlijk mogelijk gaat maken. Daarom voert Roland Berger dus een onderzoek uit. Het resultaat daarvan komt waarschijnlijk in de eerste helft van 2010 naar de Kamer. Dan staan wij dus voor de vraag of er nog een tandje bij kan. «The only way is up». Het kan dus alleen maar groener, sneller en mooier worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister begon zijn gloedvolle betoog met de opmerking dat heel veel auto's maar een kleine afstand rijden. De discussie over de actieradius van de auto is dus minder belangrijk dan het feit of men snel zijn auto weer kan opladen. Dan kom ik weer terug bij de eigen ambitie van de minister uit de nota. Van belang is misschien niet het getal, maar wel de voorwaarden die wij stellen: een smart grid en veel verschillende modellen. De industrie is daarmee bezig. Wij moeten dan klaar zijn met een openbare infrastructuur. Het gaat dus niet zozeer om de actieradius, maar om de beschikbaarheid van het herladen.

Minister Eurlings: Het is een terechte toevoeging en ik ben het met u eens, maar het is en-en. Als je een goed netwerk hebt met een snelle oplaadtechniek, helpt dat natuurlijk om een gebrekkige actieradius te ondervangen; het maakt uit of je minuten oplaadt of uren. U zult echter met mij eens zijn dat het en-en is. Als de actieradius groter wordt, verlicht dat de problematiek. Juist omdat Nederland is zoals het is, dat wil zeggen met veel stedelijk gebied en relatief kleine afstanden, is nu al voor een behoorlijk gedeelte van de automobilisten een elektrische auto een goed alternatief. Toch beperkt die actieradius ons wel. Laat ik het menselijk proberen te vertellen, vanuit de belevingswereld van de minister van EZ of van mij. Laten wij dus eens even persoonlijk worden. Er zijn mensen die in het leven misschien ongepland en niet altijd gewenst erg vast hangen in de Haagse omgeving. Maar toch kan het zijn dat dit soort mensen er af en toe behoefte aan hebben om iets minder vlak land op te zoeken in een bourgondische zuidelijke omgeving te vinden. Dan wordt het toch opeens een probleem. Alhoewel je wekenlang geen grote afstand hoeft af te leggen, wil je toch eens een grote klap kunnen maken. Daarom is het van belang om de technologische ontwikkeling in de gaten te houden. Ik ben er niet negatief over, zeg ik tegen de heer Vendrik. Toyota is genoemd en er zijn andere bedrijven genoemd. Ik wil u één bilaterale ontmoeting niet onthouden. Ik was in Stockholm op de terugweg van een informele Transportraad. De toenmalige Duitse staatssecretaris zei mij dat ook een land als Duitsland gigantisch investeert, niet alleen in elektrische motortechniek, maar ook in de accutechniek. Dat verraste mij. Hij zei dat Japan hierin lang de lead had en dat Duitsland nu wilde doorpakken. Hij noemde onder anderen Bosch en zei dat hij het gevold had dat wij aan de vooravond staan van een nieuwe doorbraak op het vlak van accutechnologie. Dat zou natuurlijk gigantisch zijn. Als dat gebeurt, is elektrisch rijden ineens voor een veel groter gedeelte van de automobilisten een reëel alternatief. De heer Cramer heeft volstrekt gelijk: als je een goed netwerk hebt door het hele land heen, helpt dat natuurlijk behoorlijk om de gebrekkige actieradius te ondervangen: je parkeert je auto om boodschappen te doen en vervolgens tap je de accu bij. Het is echter en-en; beide technologische ontwikkelingen houden wij in de gaten en zij zijn van belang in het onderzoek van Roland Berger, om te bezien hoe snel wij denken dat het kan gaan. Wij zijn dus ambitieus, maar wel realistisch, want anders is de ambitie niet dwingend genoeg voor onszelf.

Wij zetten stevig in, ook als «launching customer». De auto's moeten nog wel op de weg komen, maar ik heb de bijdragen goed gehoord. Ik heb de Kamer nog net niet horen zeggen dat men zou willen dat een minister in Den Haag in een elektrische Lotus Elise rijdt. Het zou kunnen komen; ik ben er niet op tegen. Trek één keer in zo'n auto op en je bent pro-elektrisch. Hoe dan ook, wij hebben ons gecommitteerd. Onze ministeries hebben aangegeven dat zij stevig aan de lat gaan staan. Zodra ze op de markt zijn, komen er 400 elektrische auto's in het wagenpark van Verkeer en Waterstaat. Dat is heel stevig en wij hebben dat toegezegd. Het mooie is dat niet alleen de overheden, maar ook de bedrijven «launching customer» willen zijn. Neem TNT, met ongeveer 700 voertuigen, of Eneco met 300 à 400 auto's. In totaal gaat het in de eerste slag om zo'n 4000 auto's, publiek en privaat, in het kader van «launching customership». Dat is een stevig aantal. Maar die auto's moeten nu gaan komen. Zodra ze komen, zullen wij de inkoop gaan doen. Ik houd de Kamer hiervan op de hoogte.

Mevrouw Spies (CDA): Geldt dat ook voor de andere overheden, bijvoorbeeld bij de aanbesteding van het openbaar vervoer? Betekent het ook alstublieft een keer niet zeggen: daar gaan wij niet over, dat is de autonomie van de andere overheden? Als wij duurzaam inkopen en het «launching customership op dit terrein serieus nemen, moeten wij bij de

brede aanbesteding van het openbaar vervoer dit soort criteria durven opnemen.

Minister **Eurlings**: Ik vind het moeilijk om precies in te gaan op de criteria van de concessieverlening. Van bepaalde busfabrikanten in Nederland kwam de klacht dat voor sommige decentrale overheden niet de milieuprestatie maar de techniek prevaleerde, in de trant van: wij willen waterstof. Dat is een stukje profiel. Dan kom je er met een goede dieselmotor niet meer doorheen, terwijl die voor het milieu misschien helemaal niet slechter is, of zelfs beter. Ik hik daar dus een beetje tegenaan. Maar laat ik uw vraag zo beantwoorden: ik vind niet dat wij ons moeten verschuilen achter verantwoordelijkheden. Ik vind ook niet dat wij met elkaar een competentiestrijd moeten aangaan. Ik vind dat wij decentrale overheden nadrukkelijk kunnen aansporen en stimuleren om in deze richting mee te denken. Ik zal zelf bij het volgende Nationaal Mobiliteitsberaad de decentrale overheden aanspreken op het belang van «launching customership» en bezien wat zij op dat vlak kunnen doen. Ik blijf wel zeggen dat het niet gaat om de techniek an sich; het is de milieuprestatie die altijd voorop moet staan.

Ik kom straks nog terug op wat wij doen op het vlak van andere schone technieken. Wij kijken breed en wedden niet op één paard, zeg ik tegen de heer Van der Staaij. Wij willen wel dat het niet op één paard wedden niet betekent dat wij de facto op geen enkel paard meer wedden. Wij willen dus dat al die paardjes gaan rennen.

De voorbereidende investeringen worden cruciaal, want ondanks het perspectief, breken nieuwe technologieën niet vanzelf door. Bedrijven gaan pas echt investeren bij het uitzicht op voldoende vraag. Wij willen dus beginnen met het creëren van een markt, onder andere via de proeftuinen. Velen uwer hebben daarover gesproken. Verder willen wij het «launching customership» stimuleren en zelf als «launching customer» optreden. Ik heb de aantallen genoemd. Ook het stimuleren van de ontwikkeling van een gemakkelijk toegankelijke standaard voor laad- en betaalinfrastructuur is essentieel. Ik ben het eens met alle woordvoerders op dit punt. Er moet een standaard zijn, en geen wirwar, want dan schieten wij ons doel voorbij. Het enthousiasme neemt af en het is een gemiste kans. Wij worden van leider dan lijder. Het bevorderen van samenwerking tussen bedrijven, kennisinstellingen en overheden is hierbij van groot belang.

Wat is nu ons plan van aanpak? Welnu, markt, overheden en onderzoekers gaan de handen ineen slaan om voor Nederland voor alle bedrijven de plek te maken om hun techniek te testen en op de markt te brengen. Het op 3 juli naar de Tweede Kamer gestuurde plan van aanpak is hiervoor de basis. Mijn collega van EZ en ikzelf hebben het startschot gegeven, in aanwezigheid van de collega's van VROM en Financiën, om aan te geven hoe breed dit in de regering wordt beleefd. Er is een pakket van 65 mln. voor de periode van 2009 tot en met 2012, waarbij 10 mln. bestemd is voor de proeftuin hybride en elektrisch, 20 mln. voor het «launching customership», 15 mln. voor de aanleg van laadinfrastructuur en 20 mln. voor onderzoek, ontwikkeling en productie. Bovendien is Nederland actief gepromoot als proeftuin bij grote automerken. Ik zal die inspanningen wat breder weergeven. In Japan werd Subaru bezocht en Nissan. Dat heb ik zelf gedaan. De premier en collega Van der Hoeven hebben Mitsubishi bezocht. De minister zal daar straks vast zelf meer over zeggen. Daarnaast hebben ambtenaren over het plan van aanpak en de implementatie daarvan gesprekken gevoerd met BYD in China, met Mercedes, met Opel, met Peugeot, met Renault en met Toyota. Dat zijn grote autofabrikanten, die ambities hebben om op korte termijn elektrische auto's op de markt te brengen. Daarnaast hebben wij contacten met en steunen wij veelbelovende producenten van elektrische auto's, zoals het Nederlandse DuraCar, dat een elektrische bestelauto op de markt brengt. Ik kan in dit verband

ook Novomotive noemen, een bedrijf dat echt voorop loopt en ons laat zien dat een land als Nederland, dat in de meer traditionele autotechnologie nog wel aanwezig is, maar niet een van die landen is als Duitsland of Frankrijk, op dit soort momenten van een «technology shift» wel degelijk kansen heeft met nieuwe bedrijvigheid.

Wij hebben laten inventariseren welke lokale en regionale initiatieven er zijn op het gebied van elektrisch rijden en de laadinfrastructuur. Dit is van belang, zodat het Formule E-team, zodra het er is, gelijk aan de slag kan met verbinden en aanjagen. Wij zijn gestart met het opzetten van een monitor, om de komende tijd de voortgang te kunnen meten. Technische universiteiten en hogescholen ontwikkelen road maps voor onderzoek op het gebied van elektrisch rijden en brengen in kaart hoe innovatief vermogen kan worden vergroot.

Het is van belang dat wij de inspanningen concentreren, en ik ben blij dat dit zo unisono in de Kamer klonk. Wij moeten met elkaar bezien wat de meest kansrijke aanpak is en hoe wij met alle lokale en regionale, goedbedoelde initiatieven de slaagkansen van elektrisch rijden in het hele land onderling kunnen versterken in plaats van dat deze initiatieven elkaar, vanuit goede bedoelingen, onderling tegenwerken. Ik zie hierin een belangrijke taak weggelegd voor het Formule E-team, om te bezien wat de beste kansen zijn en om in onderling contact met alle partners, zoals bedrijfsleven, regionale overheden en technologie-instituten support te creëren voor een eenduidige aanpak, want dat is hard nodig. Het doembeeld van de heer Samsom mag zich nooit voordoen, dat ben ik volstrekt met hem eens. Daarom is het Formule E-team daarvoor belangrijk.

Het Formule E-team gaat ook contacten leggen met fabrikanten en bezien hoe wij internationale fabrikanten kunnen stimuleren om juist naar Nederland te komen en hier de eerste batch van 1000 elektrische auto's op de markt te zetten. Hier kunnen zij hun leerervaring opdoen. Dat is kansrijk. Grote bedrijven zijn geïnteresseerd in Nederland, maar wij moeten wel nu doorpakken, want andere landen zitten ook niet stil.

De heer **Jansen** (SP): De minister zegt dat het cruciaal is om de goede proefprojecten te selecteren. Ik heb op dat punt een concrete suggestie gedaan. Hoe kijkt hij daar tegenaan? Wij hebben gezegd dat wij ons zouden moeten concentreren op proefprojecten in de stedelijke agglomeraties, en moeten kijken naar taxi's, greenwheels en dat type toepassingen. Dat heeft in dit stadium de hoogste meerwaarde.

Minister **Eurlings**: Ik vind het een interessante gedachte, maar ik vind het ook iets wat ik dan met urgentie op de agenda van het E-team zal plaatsen. U hoort daarover terug. Ik zal namelijk met mijn collega van EZ geregeld terugkoppelen wat er uit het E-team komt, zodat wij daarover kunnen debatteren. Mijn collega van Economische Zaken zal terugkomen op het meer concrete punt van Maastricht.

Mevrouw **Spies** (CDA): De minister heeft het over wat het Formule E-team «gaat doen», maar eigenlijk zou het moeten zijn: wat het Formule E-team «doet». Volgens mij hebben wij nog steeds niet gehoord dat het Formule E-team al aan de slag is. Onderhand moet dat toch wel gaan gebeuren, lijkt mij.

Minister **Eurlings**: Daar kom ik zo aan toe.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is een gigantische open deur dat wij de laadinfrastructuur snel en effectief moeten regelen. Misschien moet er een punt op de horizon worden gezet, wanneer wij daarover een definitief besluit kunnen verwachten. Dit wordt voorgedrukt door het Formule E-team en naar ik aanneem bezegeld door het kabinet. Het maakt mij niet uit, als er maar volstreekte helderheid komt over de vraag wat wij gaan

doen in Nederland. Wanneer is dat moment aangebroken? Ik neem aan dat dit het komende jaar is.

Minister Eurlings: De minister van Economische Zaken zal daarop vanuit haar verantwoordelijkheid straks nader op ingaan. Ik probeer de lijnen even goed uit elkaar te houden.

Het Formule E-team staat nu echt in de steigers. Het krijgt een heel belangrijke rol. Het is dus meer dan een vrijblijvende praatclub. Het Formule E-team krijgt een heel zware rol, om juist op dit moment, nu zaken op gang gaan komen maar nog steviger op gang moeten komen en het de vraag is welke richting wij uit gaan hollen, de inspanningen van bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties op het punt van elektrisch rijden te verbinden, aan te jagen en tot resultaat te brengen. Wat heel snel op de rol komt zijn onderwerpen als het verbinden van regio's. Waar het om gaat is, standaardisatie te brengen in de verscheidenheid aan initiatieven, zodat deze elkaar onderling versterken. Of je nu in Amsterdam, Rotterdam of Den Haag rijdt, je bent vooral Nederlander, zeg ik maar. Verder moeten de contacten met autofabrikanten worden aangehaald, opdat zij zich committeren aan de levering van voertuigen. Wij zitten erop te wachten. Als er voldoende zijn, zullen wij ze kopen. Dat is ons aanbod. Er moet duidelijkheid worden geschapen rond de betaalstandaard en de veiligheid van laadpunten. Er moet ook helderheid worden gecreëerd in het vergunningstraject van laadpunten. Verder moeten wij continu leren van wat er in het buitenland gebeurt. Ook in het buitenland komen immers initiatieven op gang en wij zouden natuurlijk wel gek zijn om die niet direct in onze leerervaring mee te nemen. Op die manier kunnen wij voorop blijven lopen. Ogen en oren open en alle antennes uit, internationaal, daar gaat het om.

Ik ben er zelf zeer mee ingenomen dat Zijne Hoogheid Prins Maurits van Oranje heeft aangegeven deze klus te willen gaan leiden. Ik heb hierover met hem verschillende gesprekken gevoerd. Hij heeft met zijn bedrijf The Source expertise op het vlak van innovatie en nieuwe ontwikkelingen. Hij is ook op dit dossier zeer goed ingelezen, heeft precies de goede lijn te pakken met betrekking tot de crux om deze mooie ideeën daadwerkelijk tot realiteit te brengen en ik heb er groot vertrouwen in, ook al omdat hij zelf direct heeft aangegeven, dit als een zeer tijdelijke klus te zien. Het gaat nu juist om het goed aanjagen en het gaat erom, nu echt de versnelling erin te brengen. Het gaat er niet om, tot het einde der tijden allerlei Haagse circuits op te tuigen. Hij zit daar op dit vlak zelf heel stevig in. Hoe ziet dit er breder uit? Naast de voorzitter komt er een kern van nog twee leden, die onder leiding van en samen met de voorzitter een continue factor vormen om in de aanjaagperiode niet alleen de activiteiten en het activisme erin te houden, maar ook het gezicht naar buiten te kunnen zijn. Voor hen zal gelden dat zij onafhankelijk van de belanghebbende sectoren de introductie van het elektrisch rijden aanjagen en daartoe zowel nationaal als internationaal zullen optreden. Dat is de kern, die onafhankelijk van verschillende sectoren de hoofdlijnen gaat bewerken en de linking pin vormt. Deze drie mensen zullen opereren onder politieke verantwoordelijkheid. Zij zullen worden ondersteund door een klein secretariaat en enige extern ingehuurde capaciteit. Het blijft echter «lean and mean». Om deze kern komt er een schil van tal van vertegenwoordigers van de verschillende actoren.

Ik hoorde terecht de ANWB noemen, die een belangrijke rol kan spelen; daar ben ik het carrément mee eens. Er zullen echter meer geledingen zijn: de RAI Vereniging, drie technische universiteiten, de ICT-sector, EnergieNed, de federatie Holland Automotive, Netbeheer Nederland, de Nederlandse Vereniging van Banken, de Stichting Natuur en Milieu en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, om er maar eens een aantal te noemen. Zij zitten in de schil om de kern heen. Zij zullen actief bijdragen

aan het voeden van de hoofdlijn en aan het communiceren van die hoofdlijn naar de verschillende, betrokken geledingen. Die belangenorganisaties worden benaderd nu de gewenste intensieve samenwerking ook daadwerkelijk vorm krijgt. Wij hebben goed gekeken naar de opzet en de beelden daaromtrent hebben zich moeten vormen. Ik ben het volstrekt eens met het ongeduld van mevrouw Spies. Ik zeg toe dat alles uiterlijk januari in rij en gelid staat en de mensen met hun werk starten. Dat is een harde toezegging. Ik bericht de Kamer uiterlijk de komende maand over de totale samenstelling, de kern en de schil daaromheen.

Over de financiële kant zijn een aantal vragen gesteld. In de eerste jaren zal het vooral draaien om het wegnemen van onzekerheid. Er is in dat verband gevraagd naar de restwaarde van elektrische auto's en batterijen. Wij onderzoeken de mogelijkheden van het stimuleren van de markt om voor die onzekerheid creatieve oplossingen te bieden. Er is wel eens een waarborgfonds geopperd.

Op het punt van de veiligheid zijn elektrische auto's echt anders. Wij laten daarom verkennen of en hoe de veiligheidseisen moeten worden aangepast. In Europees verband nemen wij met de RDW, TNO en Kema het voortouw daarin; internationaal zullen wij ons in de discussie daarover kunnen onderscheiden.

De heer Van der Staaij sprak over de duurzame automobilititeit. Ik heb al gezegd dat dit gebied breder is dan alleen elektrisch. In dat opzicht is het wat symbolisch dat wij net deze week een dikke 4 mln. ter beschikking hebben gesteld om bij tankstations meer duurzame brandstoffen te vermarkten. Verschillende technieken bieden verschillende mogelijkheden. Het gaat daarbij niet alleen om nieuwe technieken met biobrandstoffen; ook de conventionele diesel- en benzinetechniek moet zich blijven verschonen. Op dat punt is nog veel winst te boeken.

Ik heb gesproken over de overheid als launching customer. Door samenwerking tussen het CDA en Amsterdam en zelfs de regering en Amsterdam is er een miljoen die kant opgestuurd. Wij zijn het helemaal eens met de toekomstgerichte lijn die daar wordt gevolgd. Wij ondersteunen die zeer. Symbolisch was ook dat de premier de RAI opende, waarbij ik een rolletje speelde, en mevrouw Vos als wethouder van Amsterdam in een elektrische taxi over het podium snorde. Dat zijn nog eens mooie beelden: GroenLinks dat zich graag laat zien op een autobeurs als de RAI. Die toekomst zie ik als minister van Verkeer graag voor mij. De heer Van der Staaij of de heer Cramer zei: op een gegeven moment verglijden technieken en er moet dus steeds op gelet worden, ook fiscaal, wat het meest milieuvriendelijk is. Ik ben het daarmee eens. In allerlei plannen, waaronder Anders betalen voor mobiliteit, blijft elektrisch rijden echter structureel gestimuleerd worden. Die aanjaagfunctie is naar mijn inschatting nog een tijdlang nodig om mensen over de drempel te helpen en de behoorlijk dure batterijtechnologie te compenseren.

Er zijn nog tal van andere ideeën naar voren gebracht. De heer Vendrik sprak over de OV-chipkaart. Dat zijn interessante gedachten. Ik breng die graag onder de aandacht van het Formule E-team en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Ik zeg daar wel bij dat wij eerst moeten werken aan het introduceren van de OV-chipkaart in het land en aan het slechten van hobbels zoals bij het overstappen van Veolia naar de NS. De staatssecretaris heeft zich daar ook helder over uitgesproken. Als het systeem eenmaal goed functioneert en overal is ingevoerd, dan zijn dat interessante gedachten die ook weer op de agenda van zo'n Formule E-team kunnen worden gezet.

Ik verwacht de experimenteerwet begin volgend jaar te kunnen aanbieden aan de Tweede Kamer. Het ontwerpvoorstel ligt momenteel bij de Raad van State en ik wacht op de reactie. Die wet komt in elk geval snel en daar kunnen wij in dit verband van profiteren.

Mevrouw Spies vroeg in relatie tot de praktijk- en demonstratieprojecten welke proeftuinen wij kunnen openen. De tenderregeling is gericht op

projecten met een flink aantal elektrische auto's. Autofabrikanten, energieleveranciers en gebruikers moeten samenwerken bij het gebruik van die auto's in de praktijk. De aanvragen voor subsidie kunnen tot en met 23 december worden ingediend. De projecten zullen dan al in maart 2010 van start kunnen gaan. Wij willen dus ook op dit punt niet lang bazelen maar snel tot actie komen. Wij verwachten uiteenlopende projecten van allerlei omvang, soorten en initiatiefnemers. Wij moeten afwachten wat er concreet wordt ingediend. Ik zal de Kamer daarover inlichten zodra dat helder is.

Mevrouw Spies zei dat er veel meer nodig zal zijn om de consument over te halen om elektrisch te gaan rijden. Zij zei dat de actieradius groter moet worden en de veiligheid geen punt mag zijn. Ik ben dat geheel met haar eens. De autofabrikanten spelen hierin natuurlijk een belangrijke rol, maar wij willen de fabrikanten stimuleren door een afzetmarkt te bieden. Wij willen de fabrikanten juist in Nederland ervaring laten opdoen. Ik sprak met een lid van de vorstand, de raad van bestuur, van BMW in München. Het was een heel apart moment. Een van de leden, een man, zei het volgende tegen mij. «Wij geloofden nog niet echt in de snelle kansen van elektrisch rijden, maar wij hebben toch eens ongeveer 100 elektrische mini's in de markt gezet. Wij waren stomverbaasd, want de mensen die deze auto's kochten, hadden daar nu al voordeel van omdat zij geen grote afstanden reden en veel in het stedelijk gebied reden. De nadelen hadden zij al lang geïncorporeerd en de voordelen hebben zij als zodanig ervaren. Die mensen waren hartstikke tevreden. Dat was een eyeopener. Wij moeten schijnbaar toch die richting op.» Die trend willen wij stimuleren door een hoofdrol te spelen in de discussies rond veiligheid en oplaadpunten, en door het hier gewoon in de praktijk te brengen en door als overheid met het bedrijfsleven de eerste launching customer te zijn. Als die auto's vrijkomen, dan moeten ze naar Nederland komen. Dat signaal willen wij hier afgeven.

De actieradius is daarbij van belang, evenals de ontwikkeling van de batterij. Het industriestimuleringspakket van collega Van der Hoeven is onder andere daarop gericht. Zij zal daarover vast meer kunnen zeggen. Wij doen momenteel ook onderzoek naar de veiligheidsaspecten van de elektrische auto's die mevrouw Spies noemde. Uit die veiligheidsaspecten kunnen zomaar aangepaste veiligheidseisen volgen. Het gaat om de veiligheid van de batterij, de bevestiging van de batterij, de reactie van het chemische goedje in geval van een botsing en de constructieve effecten van een retrofit ombouw. Wij zullen daarbij samenwerken met RDW, TNO, Kema en de autoleveranciers.

Een vraag die ook aan de orde komt, en die ook is besproken in het verkeersveiligheidsdebat, is hoe moet worden omgegaan met het positieve feit dat die auto's nauwelijks geluid maken. Dat is met name van belang in het stedelijk gebied met veel voetgangers. Ik heb daar nog geen antwoord op, maar dat zijn vragen die naar boven komen. Misschien is het geen probleem, maar wij moeten het wel onderkennen voordat er heel veel van die auto's op de weg rijden. Ook deze discussie moeten wij met elkaar voeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind dit een bijzonder puntje waaraan ik zo hecht dat ik mijn interruptie eraan besteed. Een grote bolide met een zes cilinders hoor je ook niet aankomen. Daarnaast rijdt driekwart van de fietsers en loopt 80% van de voetgangers met oortjes in. Die horen dus ook al niets. Laten wij elkaar niets wijsmaken: met het verkeerslawaai hoor je een heleboel auto's niet, tenzij het om een tuktuk of een lekke eend gaat. Een gemiddelde, goede auto is nu al bijna niet te horen op die lage snelheden. Laten wij daar niet spannender over doen dan het is. Wij moeten er wel aandacht aan besteden, maar laten wij het niet spannender maken dan het is ten opzichte van de huidige situatie.

Minister **Eurlings**: Ik zou nu kunnen reageren door bloemrijk te vertellen over het prachtige motorgeluid van een Britse sportauto, maar laat ik dat niet doen. Voor sommige mensen klinkt dat namelijk als muziek. In het algemeen geldt dat de IPods een probleem zijn en een zorgpunt; kwetsbare jongeren op de fiets hebben dat ding te hard staan en horen niets meer. Ik wil niet dramatiseren, maar ik vind wel dat wij de vraag of dit een probleem is en, zo ja, hoe daarmee moet worden omgegaan moeten beantwoorden, voordat er straks heel veel elektrische automobielen op de weg rijden. Laten wij evenwel niet dramatiseren en niet te veel beren op de weg zien. Dat is de portee van uw opmerking en dat ben ik volstrekt met u eens.

De elektrische scooter en fiets zijn in ruime mate beschikbaar en op de markt. De jonge markt lijkt zich al redelijk goed te ontwikkelen. Let wel, op een totaal van 93 000 verkochte scooters zijn er 3000 scooters elektrisch. Dat is een toename van meer dan 50% in één jaar tijd. Dat heeft te maken met partijcongressen en tal van andere activiteiten, zo zeg ik tegen mevrouw Spies. Er komt evenwel vanuit de markt echt een vraag in die richting. Wij willen de automobilititeit, die echt achterblijft en waarop wij een slag moeten maken, geconcentreerd een duw in de rug geven.

De heer Jansen vraagt naar de taxibranche die nu al veel voordelen geniet wat betreft de bpm en mrb. Hij vraagt hoe wij het elektrisch vervoer in die categorieën willen stimuleren. Dat is een terechte vraag. De gebruiksprofielen van de huidige elektrische mobiliteit passen goed bij de gebruiksmogelijkheden van elektrische auto's, zeker in de binnenstad. Daarom onderzoeken wij op welke wijze de taxibranche en andere specifieke doelgroepen, zoals de stadsdistributiebedrijven, gestimuleerd kunnen worden om eerder elektrisch te gaan rijden. De taxibranche is een van de bedrijfstakken waarvoor het rijden op elektriciteit snel commercieel aantrekkelijk kan worden. Om deze potentiële launching customers over de drempel te halen, zal het Formule E-team onderzoeken welke barrières er nog zijn om tot aanschaf over te gaan en deze waar mogelijk weg te nemen. Wij komen hier dus nog op terug. Het is een terecht punt.

Is de fiscale stimulering voldoende om de concurrentie met benzine- en dieselauto's aan te gaan? Naar mijn mening is de fiscale stimulering heel stevig. Men hoeft zowat niets meer te betalen aan belasting als men een elektrische auto koopt. Die fiscale stimulans heeft bij hybride auto's als de Prius heel veel effect gehad. Over smaak valt niet te twisten, maar niet iedereen zal een Prius in plaats van een Italiaanse of Engelse auto hebben aangeschaft vanuit een esthetisch oogpunt. Ik weet zeker dat de financiële randvoorwaarden hierbij een rol spelen.

De heer **Jansen** (SP): Dit was exact mijn gedachte. Mijn vraag was evenwel of er geen sprake is van een overstimulering van de hybride auto's, die in wezen voor de langere afstanden gemaakt worden terwijl het milieueffect in vergelijking met de zuinige professionele auto's bijna nul is.

Minister **Eurlings**: Op dit moment is dat nog niet het geval. De hybride auto – ik heb eerder Toyota en andere fabrikanten geprezen voor hun leidende rol in dit verband – heeft wel degelijk een heel goede milieukarakteristiek. Ik ben het wel eens met uw collega's die zeggen dat wat nu het meest groen is, over een paar jaar in een subcategorie kan vallen. Dan moet er anders gestimuleerd worden. Om die reden moet de fiscale stimulans altijd geijkt worden op basis van de technologie die een duw in de rug nodig heeft. Hoe blijven wij de automobilititeit verder vergroenen? Op het gebied van de elektrische mobiliteit beleeft de accutechnologie een doorbraak. Als op een gegeven moment een actieradius tot 700 km. wordt bereikt, dan kan het zomaar gebeuren dat de elektrische mobiliteit de plaats van de hybride inneemt. Sterker nog, die kan dan ook voor benzine

en diesel een belangrijk alternatief worden. Wij moeten dus blijven herijken.

Dat is naar mijn mening ook de kern van dit debat. Ik dank de leden voor hun positieve bewoordingen. Ik dank ook voor de redelijk gelijklopende support van de Kamer voor deze belangrijke richting. Uit dit debat blijkt echter ook dat wij pas aan het begin van de wedstrijd staan. Wij zullen elkaar heel vaak spreken, ook en detail, over te nemen maatregelen en over het voorkomen van een wirwar van verschillende lokale initiatieven. Het Formule E-team kan daarbij een belangrijke rol spelen. Ik zal uiterlijk komende maand aangeven welke deelnemers daarin komen te zitten. Verder zullen wij over de activiteiten van het Formule E-team regelmatig terugkoppelen en met de Kamer debatteren. Wij kunnen iedere creatieve gedachte op dit punt hard gebruiken zodat wij over een paar jaar tegen elkaar kunnen zeggen dat wij eruit gehaald hebben wat erin zat. Het gaat om een koppositie voor Nederland. Daar gaat de regering ook voor.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog geen reactie gekregen op mijn opmerkingen over ProRail. Ik wil eerst een behoorlijk stuk zien en daarover praten voordat dat bedrijf zomaar een heel andere kant opgaat.

Minister **Eurlings**: Mijn excuus. Ik ben het geheel met u eens. In eerdere debatten is ook gezegd: geen fratsen, kerncompetentie. Dat «geen fratsen» kwam trouwens uit de Kamer. Dat is de lijn die wij hebben gevolgd bij de spoorevaluatie. Ik heb eerder wel gezegd, onder meer bij de opening van de RAI, dat het op zich wel goed is om vanuit die kerncompetentie, die maatschappelijke functie – wij hebben maar één ProRail en dat moet het goed doen op het spoor, punt – activiteiten te ontplooiën, zolang die niet afleiden van die grote maatschappelijke functie. Daar ben ik niet bij voorbaat op tegen. Ik heb in dat verband die oplaadpunten genoemd. ProRail beschikt over een elektriciteitsnet dat over het hele land loopt. Dat kent piekmomenten in de spits, maar daarbuiten overcapaciteit, met name in de steden. Als in stationsomgevingen die overcapaciteit wordt gebruikt voor oplaadpunten, dan is daar niets op tegen. De kernopdracht staat echter voorop. Ik heb vanuit dat oogpunt het idee van de oplaadpunten niet tegengehouden. Er moet wel worden gekeken naar het hoe, het wanneer en de manier. Een belangrijke functie van dat Formule E-team is voorkomen dat iedereen ook op dit punt een eigen kant op schiet. Wat alle andere vergezichten betreft: ik heb het inductiekoken nog niet eens onder de knie, dus laten wij niet oververhit raken. Laten wij stapje voor stapje vooruitgaan. De Kamer heeft gezegd: ProRail geen fratsen. Dat is ook mijn lijn. Vanuit die lijn bekijken wij of aanpalende extra activiteiten kunnen worden ontwikkeld. Zodra dat tot concretisering komt, wordt dat natuurlijk uit en te na met de Kamer besproken. Ik ben het dus gewoon met u eens.

De heer **Aptroot** (VVD): Het bericht dat ProRail begint, is dus wat voorbarig? Wij krijgen gewoon voordat ProRail daarmee start, daarin geld stopt en daaraan tijd besteedt een voorstel van de minister?

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik van ganser harte toe.

De **voorzitter**: Ik benadruk dat wij dit overleg om 14.55 uur moeten beëindigen. Ik heb het gevoel dat wij dat gaan redden. De volgende vergadering begint om 15.00 uur in deze zaal. Ik geef het woord aan de minister van Economische Zaken.

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Ik zal mijn best doen. Ik ben blij met de steun die vanuit de Kamer gegeven wordt aan het fenomeen van het elektrisch rijden. Zoals aangegeven, liggen daar gewoon kansen, ook voor de Nederlandse economie, omdat wij op een aantal gebieden, zeker in de

productie van auto-onderdelen, een stevige positie hebben. Die kunnen wij ook verder uitbouwen. Dat levert extra arbeidsplaatsen op en geeft een stimulans aan bedrijven en kennisinstellingen op het terrein van elektrisch vervoer. Een aantal bestaande en nieuwe bedrijven is daarop gericht. Koplopers zoals Epyon, e-Traction en DuraCar bieden daarin goede perspectieven. Ik kom niet te spreken over de duurzaamheidsaspecten want wij zijn het erover eens dat de elektrische auto kan bijdragen aan het reduceren van de CO₂-uitstoot.

Naast alle andere voordelen is het ook goed om te benadrukken dat het elektrisch rijden onze afhankelijkheid van olie vermindert. Dat is strategisch van politiek belang. Het plan van aanpak elektrisch rijden maakt onderdeel uit van een bredere inzet op duurzame mobiliteit. Vandaag wordt in Amsterdam de eerste waterstofboot te water gelaten. Er zijn ook steeds meer toepassingen van biogas in het transport; in Zeeland rijden 43 bussen op biogas. In Zweden wordt overigens al langer op biogas gereden. Dat is geproduceerd met Nederlandse installatietechnologie. Ik ben het op dit punt zeer eens met de opmerking van de heer Van der Staaij: hoewel het elektrische vervoer in de belangstelling staat, moeten wij de rest niet vergeten.

Dat elektrische vervoer is breder dan de elektrische auto, zo zeg ik tegen mevrouw Spies. Zij heeft gewoon gelijk. Ik heb vanochtend gesproken met Friesland waar men zeer geïnteresseerd is in het opzetten van een pilot elektrisch varen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van hetgeen bij elektrisch rijden gebeurd is. De ervaringen met elektrisch varen kunnen vervolgens relevant zijn voor het elektrisch rijden. Daarbij is allereerst kennisoverdracht aan de orde. Men kan al gebruik maken van MIA en Vamil, de fiscale instrumenten voor dat elektrisch varen. Ik heb bekeken op welke manier vanuit het varen aangehaakt kan worden op het HTAS-project in Helmond. Op die manier is een heel mooie synergie te bedenken. In relatie tot oplaadpunten en elektronisch betalen is Friesland met heel interessante ideeën bezig. De vraag van de OV-chipkaart is wat Friesland betreft eigenlijk al achterhaald want de ideeën daar gaan veel verder. Wij kunnen daar op het punt van de elektrische auto's ook weer van profiteren.

Mijn volgende opmerkingen gaan over de productie. Wij zijn best goed in de productie van onderdelen van auto's. Wij hebben e-Traction, de productie van de wielnaafmotoren, DuraCar, de elektrische bestelauto en Epyon, de productie van snellaadsystemen. In de subsidieregeling voor het innovatieprogramma HTAS zit 15 mln. Dat is met name bestemd voor projectvoorstellen op het gebied van de ondersteuning van productie van elektrisch rijden of onderdelen daarvan. Daar is een aantal dingen mee te doen die op dit moment nog te weinig aan bod komen. Ik noem de ontwikkelingen van het chassis, de elektrische aandrijflijn, batterijtechnologie, maar ook autodesign en ondersteunende apparatuur zoals luchtcirculatie, draadloos energie opladen, en dergelijke zaken.

Ik kom hiermee op de vragen die gesteld zijn rond Japan. De heer Vendrik vroeg daarnaar. Ik ben vorig jaar in Japan geweest, evenals de minister-president. Hij heeft daar het plan van aanpak toegelicht. Ik was er niet bij toen het innovatieplatform naar Japan ging omdat ik in de Kamer moest zijn voor de behandeling van de begroting van Economische Zaken. Mitsubishi was enthousiast over dat plan van aanpak. Ik heb het bedrijf uitgenodigd om zich te verbinden aan onze aanpak omdat het een industriële partner is. Wij willen graag de kennis en ervaring die dat bedrijf heeft met het Formule E-team delen. Ik ben volgend jaar opnieuw in Japan. Dan kijken wij of er met Mitsubishi een aantal stappen verder kan worden gezet, met name in relatie tot de positie van NedCar. Mitsubishi hecht onder meer zeer aan de oplaadinfrastructuur. Ons plan van aanpak biedt juist dat wat Mitsubishi over de streep kan trekken.

Er is gevraagd of wij met HTAS wat doen voor NedCar. NedCar kan met andere partijen deelnemen aan projectvoorstellen; dat gebeurt ook.

Zuidoost-Nederland is sterk in automotieve technology en daar profiteert NedCar ook van. Tegen de heer Aptroot zeg ik dat er een projectaanvraag RWTH Aken en NedCar loopt. In eerste instantie lukte een en ander niet omdat de kenniswerkersregeling niet openstaat voor buitenlandse bedrijven. In tweede instantie ziet de nieuwe aanvraag er veelbelovend uit. Ik kan daarop echter niet vooruitlopen want die aanvraag is pas op 15 december afgerond. Ik zeg heel voorzichtig dat ik de indruk heb dat het probleem dat zich eerst voordeed, opgelost kan zijn. Ik houd evenwel een slag om de arm. Ik ben ervan op de hoogte en er wordt naar gekeken. De heer Aptroot heeft ook gevraagd wat men in Maastricht aan het doen is. Ik moet eerlijk zeggen dat ik ook niet altijd weet wat men in Maastricht aan het doen is. Er wordt in elk geval gewerkt aan een systeem voor de distributie van goederen in de stad in de vorm van elektrische stadsdistributie. Dat is prima. Het project waar de heer Aptroot op wijst, met busjes van acht personen waarin ook kan worden gestaan, wacht ik af. Als men dat wil doen in het kader van de A2-aanpak, dan moeten wij afwachten wat er op ons af komt. Ik vind het wel verstandig om activiteiten op dat terrein zodanig te ontplooiën dat het interessant is voor mensen om eraan deel te nemen. Daarvoor zal het een en ander gerealiseerd moeten worden in de zin van infrastructuur en parkeerplaatsen. Ik weet het echter niet; de heer Aptroot overvraagt mij.

De heer **Aptroot** (VVD): Ook ministers weten niet altijd alles. Is de minister bereid om dit uit te zoeken? Ik heb er informatie over gekregen en het lijkt mij verstandig om, ook vanuit Verkeer en Waterstaat, daarin beweging te houden. Het gaat om parkeren aan de rand van de stad om vervolgens met elektrische kleine busjes de stad in te gaan. Het project lijkt te zijn gestrand op de regeltjes; het voertuig zou niet onder de subsidieregeling vallen. Kan dat worden uitgezocht? Kan de Kamer daarover worden geïnformeerd in een briefje, begin januari?

Minister **Van der Hoeven**: Ik zoek dat graag voor u uit. Ik kom erop terug. De heer Aptroot heeft voorgesteld om bewindslieden binnen de stad alleen elektrisch te laten vervoeren. Hij heeft volkomen gelijk. Dat gebeurt overigens al. Niet zo lang geleden is een mooie elektrische plug-in hybride geleased waarin juist de kleine stadsritten worden verzorgd. Die wordt niet alleen gebruikt voor de ministers, maar ook voor de staatssecretarissen en topambtenaren. Wij kijken hoe de auto werkt en of deze standaard kan worden aangeschaft. Het uitgangspunt «practice what you preach» is inderdaad belangrijk. Ik houd de heer Aptroot daar overigens ook aan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben erg voor schone diesels.

Minister **Van der Hoeven**: Ik kom te spreken over de infrastructuur. Het is waar dat de overheid primair de verantwoordelijkheid heeft voor de energie-infrastructuur. Ik ben het zeer met de heer Aptroot eens dat oplaad- en betaalsystemen compatibel moeten zijn. Het hoeft niet één systeem te zijn, maar de systemen moeten wel compatibel zijn. Dat is evenwel een zaak van de markt. Men is daar op dit moment mee bezig. Het Formule E-team krijgt ook opdracht om te zien wat daar gebeurt. De markt heeft dus nu de kans om het zelf op te lossen. Ik ga daar echter niet tot sint-juttemis op wachten. Wij kijken over een halfjaar hoe het loopt, of de markt het oppakt en of regelgeving noodzakelijk is. Ik kom er dus over een halfjaar bij de Kamer op terug, want dan kan ik aangeven of de markt het probleem heeft opgepakt.

Het elektrisch vervoer kent twee fases, namelijk de fase van de proeftuinen en de opschaling tot 2015. In die periode zal de netwerkcapaciteit maar beperkt worden belast. Wij kijken natuurlijk wel naar de fase die daarop volgt. De netbeheerders werken gezamenlijk aan proeven waarbij

gekeken wordt naar de invloed van laadpalen op het transport van elektriciteit en de belasting van het net. Wij kijken wat een en ander betekent voor het laden in woningen. De Stichting E-laad.nl voert op dat punt een project uit. Eind 2010 worden de eerste resultaten van die proeftuinen opgeleverd. Op basis daarvan wordt het project opgeschaald. Momenteel zijn wij in gesprek over de periode na 2012.

In relatie tot de energie-infrastructuur sprak ik al over smart grids; die zijn essentieel. Daarmee wordt de elektrische auto onderdeel van de elektrische infrastructuur in de gebouwde omgeving. Er is een taskforce ingesteld die een innovatieprogramma voorbereidt dat in 2010 gereed zal zijn. In 2010 zal dus een innovatieprogramma rond de smart grids op tafel liggen. Ik benadruk in dit verband: geen smart grids zonder slimme meters. Zo simpel is het. Als de Tweede of de Eerste Kamer de slimme meter laten vallen, dan kunnen wij met onze smart grid op het dak gaan zitten. Zo simpel is het. Ik vraag de Kamer dan ook om daar heel goed naar te kijken.

De heer **Jansen** (SP): Als de minister zorgt voor een nuttige toepassing van die slimme meter, dan is iedereen voor. Als die toepassingsmogelijkheden er zijn, dan is iedereen overtuigd. Ze zijn er echter nog niet.

Minister **Van der Hoeven**: De heer Jansen kan niet allemaal mooie woorden roepen en zeggen dat een smart grid nodig is om de elektrische auto's te laten lopen en tegelijkertijd tegen mij zeggen: zorg voor slimme toepassingen, dan gaan wij akkoord met de slimme meter. Dan blijven wij namelijk ronddraaien in hetzelfde cirkeltje. Dat gaat zo niet. Ik wil dat toch echt wel even kwijt.

De heer **Jansen** (SP): Er worden er op dit moment meer dan honderdduizend per jaar aangelegd. Dat is voldoende om de toepassingen te ontwikkelen en aan te tonen dat zij werken. De minister heeft die ruimte gekregen. Zij moet echter onderhand eens gaan leveren door ervoor te zorgen dat die toepassingen beschikbaar komen voor de consument.

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Ik neem dit de heer Jansen heel erg kwalijk. Hij draait echt de hele tijd de zaken om. Dat gebeurt niet alleen in deze Kamer maar ook in de andere Kamer. Zo komen wij gewoon niet verder.

Er zijn 30 tot 50 projecten gaande op het gebied van laad- en betaalinfrastructuur. Ik noem die niet allemaal op want dan heb ik geen tijd meer om de rest van de vragen te beantwoorden.

De heren Vendrik en Aptroot vroegen naar het initiatief van de gemeente Amsterdam. Ik vind dat prima; het is marktgedreven, wat ook goed is. Dat wordt op dit moment ondersteund met flankerend beleid, bijvoorbeeld door de proeftuinenregeling, kennisoverdracht en het bevorderen van open standaarden. Wij bekijken samen met de gemeente op welke manier wij dat het beste kunnen doen. Het komt uiteraard ook op de agenda van het Formule E-team te staan.

Ik kom te spreken over de financieringen en de toekomstige investeringen. De heer Samsom vroeg daarnaar, met name in relatie tot de investering die TenneT moet doen. Hij vroeg of die doorberekend mag worden in de tarieven. Dat onderwerp komt aan de orde bij de herziening van het reguleringskader in de zomer van 2010. Bij de behandeling van de elektriciteits- en gaswet, begin 2010, komt het ook aan de orde. Ik stel voor om op dat moment erop terug te komen omdat het een punt is dat voor de toekomst geregeld moet worden.

De heer **Samsom** (PvdA): Bij TenneT is het relatief goed geregeld, hoewel dat ook nog beter kan, maar daarover spreken wij in de zomer. Het gaat om de netbeheerders die op een niveau lager zitten, zoals Enexis en

Liander. Zij moeten daar ook bij betrokken zijn. Dat moet in de herziening naar voren komen. De wens van mijn fractie is hiermee alvast bekend: dat moet er echt in passen.

Minister Van der Hoeven: Dat is mij bekend. Dat heeft u ook al eerder aangegeven. Wij komen daarop terug bij de behandeling van de gas- en elektriciteitswet.

In relatie tot de financiering komen wij overigens ook te praten over de energiebelasting in het kader van de SDE-financiering. Die wens had een meerderheid van deze Kamer. Op een gegeven moment zal de financiering van de SDE-regeling robuuster moeten zijn. Dat is ook afgesproken in het aanvullend beleidsakkoord. Wij komen daarop terug. Het is echter onmogelijk om de energiebelasting te blijven verhogen. Op het punt van de SDE-financiering is de juiste vorm van lastencompensatie aangegeven. Ik kom te spreken over de accu, de batterij en de restwaarde. Er is een restwaarde, maar een prijs moet in de markt tot stand komen. De accu kan gebruikt worden voor hergebruik, energieopslag en recycling. Er wordt gewerkt aan een waarborgfonds om de financiële risico's van een lage restwaarde van batterijen af te dekken.

Er is gevraagd naar de beschikbaarheid van lithium; is dat duur, is dat alleen in China te krijgen? Lithium behelst 5% van de inkoopkosten van een batterij en de huidige voorraden zijn voldoende voor twee keer zoveel elektrische auto's als er nu benzineauto's zijn. In China wordt de stof het goedkoopste gewonnen; daar zit ongeveer 10% van de bekende wereldreserve in de grond. Als de vraag op termijn sterk toeneemt, dan wordt het rendabel om elders mijnen te exploiteren. Naar verwachting zullen als gevolg daarvan de prijzen dalen.

De heer Jansen vroeg naar de elektrische auto's en accu's in het afvalstadium. Dat afvalstadium is sterk gereguleerd, onder meer via de Europese autowrakkenrichtlijn, de end of life-richtlijn. De accu valt onder dezelfde wetgeving en zal bij voortijdige afdanking gerecycled moeten worden. De hoge grondstofprijzen van de Li-ion-accu's zijn een economische prikkel om ze te hergebruiken. Daarover wordt momenteel nagedacht in relatie tot de opslag van windenergie. Daarmee is ook dat deel van de cirkel weer rond.

Hiermee heb ik alle vragen beantwoord.

De voorzitter: Dank u wel. Er is nog maar weinig tijd over voor een tweede termijn, dus ik bied daar geen gelegenheid voor. De bewindslieden hebben toegezegd dat er in januari nog het een en ander komt en wellicht wordt dan in de procedurevergadering van februari besloten om een vervolgoverleg te houden. Ik sta nog wel een procedurele vraag toe.

De heer Vendrik (GroenLinks): Voorzitter. In het voorjaar wordt er natuurlijk hard doorgewerkt aan het plan. Het zou fijn zijn als wij begin juni, als ook het onderzoek van Roland Berger is afgerond, een korte en scherpe voortgangsrapportage over de gevoelige punten, ambitie en infrastructuur ontvangen. Dan staat alvast een volgend debat op de lat en komen wij er weer aan met de elektrische auto's.

Minister Van der Hoeven: Akkoord, voorzitter.

Toezeggingen

De ministers van VenW en EZ zullen de Kamer regelmatig berichten over de voortgang van het Formule E-team.

Uiterlijk in januari 2010 bericht de minister van VenW de Kamer over de instelling van het Formule E-team.

De minister van VenW bericht de Kamer over de resultaten van de tender voor het proeftuinenprogramma.

De minister van VenW bericht de Kamer over de bijdrage die ProRail kan leveren aan de stroomvoorziening voor elektrische auto's, zodat de Kamer daarover met hem kan spreken voordat ProRail daarmee begint.

De minister van EZ komt uiterlijk 1 juni 2010 schriftelijk terug op het plan van de gemeente Maastricht om elektrische bussen te laten rijden tussen parkeerterreinen aan de rand van de stad en het centrum, en over de mogelijkheid om dat te subsidiëren. De ministers van VenW en EZ sturen de Kamer uiterlijk 1 juni 2010 een voortgangsrapportage over het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden.

De heer **Aptroot** (VVD): Kunnen mijn opmerkingen over de extra verhoging van benzine-, diesel- en LPG-lasten in de voortgangsrapportage worden meegenomen? De minister is nog wel ingegaan op de energiebelasting. Mijn fractie is in principe voorstander van deze nieuwe vorm van mobiliteit en straks ook van mobiliteit op waterstof, maar als dat betekent dat de lasten van de bestaande automobilist of van huishoudens extra worden verhoogd, dan gaat de VVD-fractie dwars liggen. Ik verzoek de bewindslieden om dat punt mee te nemen.

De **voorzitter**: Dat punt is helder gemaakt en zal erin worden betrokken, zo begrijp ik van beide ministers. Ik dank allen voor hun inbreng.