

Vergaderjaar 2016–2017

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 227

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 januari 2017

De vaste commissie voor Economische Zaken en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben op 7 december 2016 overleg gevoerd met de heer Kamp, Minister van Economische Zaken, over:

- **de brief van de Minister van Economische Zaken d.d. 6 juni 2016 inzake de uitvoering van de motie van het lid Groot over een plan voor elektrisch rijden voor particulieren (Kamerstuk 32 800, nr. 43);**
- **de brief van de Minister van Economische Zaken d.d. 29 juni 2016 inzake de uitvoering van de motie van het lid Van Tongeren over aandacht voor zelfrijdende en elektrische voertuigen bij topsectoren (Kamerstuk 33 043, nr. 70);**
- **de brief van de Minister van Economische Zaken d.d. 15 april 2016 met de reactie op de nader gewijzigde motie van het lid Jan Vos c.s. over de verkoop van emissieloze auto's in 2025 (Kamerstuk 30 196, nr. 449) (Kamerstuk 33 043, nr. 68);**
- **de brief van de Minister van Economische Zaken d.d. 7 oktober 2016 inzake de ontwikkelingen van elektrisch vervoer (Kamerstuk 31 305, nr. 216);**
- **de brief van de Minister van Economische Zaken d.d. 22 november 2016 met de visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (Kamerstuk 31 305, nr. 219).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Vermeij

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Nava

Voorzitter: Vermeij
Griffier: Thomassen

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Van Helvert, Hoogland, Van Veldhoven, Vermeij en Visser,

en de heer Kamp, Minister van Economische Zaken.

Aanvang 18.03 uur.

De voorzitter:

Ik open de vergadering van de vaste commissie voor Economische Zaken, met als volgcommissie Infrastructuur en Milieu (I en M). We gaan beginnen ondanks het feit dat er maar een beperkt aantal woordvoerders is. Ik kan u verzekeren dat zij wel een ruime Kamermeerderheid vertegenwoordigen. We hebben vandaag een algemeen overleg over elektrisch rijden. Alweer enige tijd geleden hebben we over dit onderwerp een rondetafel georganiseerd. Dat was een heel aardige bijeenkomst met levendige deelnemers en levendig publiek. Ik heet de Minister van harte welkom, de mensen die met hem meegekomen zijn, iedereen op de tribune en iedereen die meekijkt en meeluistert. Ik hanteer in eerste termijn een spreektijd van zes minuten per fractie.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Leuk om een keer bij een overleg met deze commissie te zijn. Ik heb mijn bijdrage in drie blokken ingedeeld. Ik begin met complimenten. Dat zal de Minister misschien verbazen, maar in de commissie I en M doen we dat regelmatig. Het is een soort eis. Het tweede blok bevat een aantal punten ter aanmoediging en inspiratie en het derde een aantal kritiekpunten en vragen.

Ik begin met de complimenten. Allereerst zijn we blij dat de verlaging van de energiebelasting op laadpalen met een zelfstandige aansluiting is gerealiseerd. We zijn blij dat het Innovatieprogramma Elektrisch Vervoer voor 25% extra investeringen kan zorgen en dat er nog eens 1,5 miljoen extra wordt uitgetrokken voor 3.000 extra aansluitingen voor laadinfrastructuur. We zijn blij dat Nederland in Brussel scherp inzet op de aanscherping van CO₂-normen voor personenauto's, hetgeen de transitie naar zero-emissie personenauto's dichterbij brengt. We zijn ook blij dat het ministerie inzet op open ICT-protocollen. Dat zijn vijf complimenten. Het zesde zou kunnen worden dat we ook blij zijn dat de Minister alle voorstellen uit onze nota overneemt. Dat is een compliment met een kleine kwinkslag.

We hebben samen met D66 een aantal voorstellen gedaan. Die vallen allemaal in de categorie «lief, aardig en niet extreem kostbaar», maar ze moeten wel zorgen voor het stimuleren van elektrisch rijden onder particulieren. Ik ga nader in op drie onderdelen van ons plan, omdat het vers van de pers is en misschien niet alle collega's het al hebben gehad. Het eerste punt, en dat is op zich niet nieuw, is om particulieren meer zekerheid te geven over de batterij. In hoeverre ziet de Minister hierin een rol voor zichzelf en voor het kabinet? Wil hij de rol oppakken om industrie en verzekeraars te stimuleren om zekerheid over de batterij te kunnen bieden aan particulieren? Dit was ook een onderdeel van het advies van het FET (Formule E-Team) dat we eerder hebben ontvangen en kan ervoor zorgen dat mensen over de streep worden getrokken om een elektrische auto te kopen. Het tweede punt dat ik wil noemen is in hoeverre de overheid het goede voorbeeld kan geven. Recentelijk waren er in Marrakesh een aantal landen bijeen die de overheid als voorbeeld willen stellen en naar het principe «elektrisch vervoer tenzij het niet anders kan» willen overstappen. In hoeverre ziet de Minister kansen om dit in Nederland te doen? Het derde punt is dat we graag het delen van

elektrische auto's willen stimuleren. Dat past heel mooi in de innovatie-agenda van het Ministerie van EZ (Economische Zaken). Daarnaast is het goed voor het terugdringen van het aantal files en kan het ertoe leiden dat mensen die nu nog niet elektrisch rijden, de kans krijgen om er ervaring mee op te doen. Ik hoor graag een reactie op deze drie punten.

Dan heb ik een aantal vragen. Die gaan over de kritiek van het Formule E-Team op de uitkomsten van het gepresenteerde onderzoek. Het team geeft aan dat het onderzoek te kort door de bocht is, wat haastig is uitgevoerd en slecht is onderbouwd. Dit wordt ondersteund met vijf argumenten. De gebruikte modellen voor de aankoop van auto's en de effectiviteit van het eventueel stimuleren van de aankoop via aankoopsubsidies zijn niet gevalideerd. De andere stimuleringsmaatregelen uit het rapport zijn niet meegenomen. De studie maakt geen gebruik van bestaand uitvoerig onderzoek van de EU (Europese Unie). De inschatting van de autonome groei van het elektrisch rijden is te positief. Die is gebaseerd op aannames van een aantal jaren terug. Tot slot doet de stelligheid van de getrokken conclusies geen recht aan de bestaande onzekerheden. Is de Minister bereid om in te gaan op de kritiek van het team? Kan hij de onderbouwing voor de afwijzing van de financiële maatregelen nog eens uiteenzetten?

Daarnaast schrijft de Minister, niet onterecht, dat Europees bronbeleid uiteindelijk het meest effectief is. Kan de Minister ingaan op de stand van zaken in het verder aanscherpen van de Europese normen voor CO₂-uitstoot? De vraag die zich vervolgens voordoet, betreft de manier waarop de Minister de doelen wil halen, zoals die zijn vastgelegd in de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020. Een van de doelen is het realiseren van 75.000 particuliere rijders in 2020. Hoe maakt de Minister de brandstofvisie waar, gegeven het feit dat er geen stimuleringsmaatregelen komen? Hoe ziet hij de rol van de green deal en het FET in de toekomst? Is het halen van de doelstellingen nog reëel?

In hoeverre deelt de Minister de kritiek op de effectiviteitsberekening van CE Delft? Is hij bereid om dit onderzoek te laten reviewen? CE Delft geeft immers zelf aan dat de betrouwbaarheid van de toegepaste methode gering is, omdat er een lineair verband tussen de prijs en de verkoopaantallen wordt verondersteld. De resultaten zijn dus gevoelig voor de autonome ontwikkeling van de verkochte aantallen in de particuliere markt. Ook het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) zegt hier iets over. Het geeft aan dat ervaringen uit Vlaanderen en de gemeente Den Haag nuttig zijn. Als we die doortrekken naar heel Nederland kunnen extra verkopen door de aanschafsubsidie ver boven de schattingen van CE Delft uitkomen. Kan de Minister nog eens aangeven hoe hij het onderzoek en de aannames die eraan ten grondslag liggen, waardeert?

Hoe wil de Minister de verwachte export voorkomen? De schattingen gaan in de richting van 70%.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Elektrisch vervoer heeft de toekomst. Zo luidt ook de eerste zin van het plan «Elektrisch rijden? Doen!», dat ik vandaag met collega Hoogland presenteer. Ik ben blij dat we de Minister en de collega's een exemplaar kunnen overhandigen. Laat ik ook beginnen met het compliment dat door collega Hoogland is gemaakt. De verlaging van het elektriciteitsbelastingtarief op laadpalen is een heel goed idee. Ook het extra geld voor laadpalen is erg belangrijk. Ik kom daar zo op terug. Waarom willen we zo graag overgaan naar elektrisch rijden? Deze vraag krijgen we best vaak. Er wordt dan wel eens gerefereerd aan de CO₂-winst, maar ook aan de hoge kosten en aan het feit dat we nu nog elektrisch rijden op kolenstroom. Met elektrisch rijden zetten we in op een transitie voor de toekomst. Elektrisch rijden is beter voor het milieu. Onze stroom wordt steeds groener. Het is bovendien beter voor de gezondheid, omdat het zorgt voor schonere lucht in met name de binnensteden, waar

juist zo veel mensen op de fiets zitten of met de kinderwagen lopen en heel de dag de uitlaatgassen inademen. Elektrisch rijden zorgt voor betere luchtkwaliteit in onze binnensteden. Het levert een heel belangrijke bijdrage aan het verbeteren van die kwaliteit. Ook biedt elektrisch rijden grote economische kansen die we niet mogen laten liggen en draagt het bij aan het aanpakken van de CO₂-uitstoot door transport. Het is een en-en-en-redenering voor het zetten van stappen op weg naar het elektrisch rijden. Daarmee bedoel ik overigens zowel het rijden op elektriciteit als op waterstof.

We kunnen blijven staan bij de problemen in de startfase, maar we moeten vooral kijken naar de lange lijn. Ik was dus wat verbaasd toen ik de energievisie van de Minister zag. Daarin schakelt hij niet op, zoals we zouden mogen verwachten van een Minister die graag een versnelling wil realiseren. Ik had gehoopt een versnelling te zien in de agenda, maar de Minister blijft bij de ambitie die aan het begin van deze kabinetsperiode in het Energieakkoord stond. Alsof er in de tussentijd geen Parijsakkoord is afgesloten, alsof er in de tussentijd niet een enorme dynamiek in de markt is ontstaan, alsof niet allerlei bedrijven komen met elektrische voertuigen die net zo duur zijn als fossiele auto's. Waarom zien we niets van die dynamiek, die versnelling en die verhoogde urgentie terug in de doelstelling van de Minister voor elektrisch rijden? Waarom blijft hij bij de doelstelling om de omslag pas in 2035 te bereiken, ondanks het feit dat er een Kamer motie ligt waarin verzocht wordt ernaar te streven dat er vanaf 2025 nieuwe auto's zijn, elektrische auto's of zero-emissie auto's? We moeten willen streven naar een eerdere omslagdatum. Misschien kan de Minister dit streven onderschrijven. Ik ben benieuwd.

Wij willen dit streven niet alleen in woorden belijden, maar ook door een aantal acties dichterbij brengen. Een aantal van onze voorstellen zijn net door collega Hoogland uiteengezet. Als iemand die overweegt een tweedehands auto te kopen in een showroom komt en die elektrische auto ziet staan, maakt hij een afweging: met de elektrische auto ben ik wekelijks bij de pomp een stuk goedkoper uit, maar die batterij ... Die batterij is voor veel mensen een belemmering om de stap te zetten naar een elektrische auto. Daarom is een batterijgarantie, een zekere betrouwbaarheid van die batterij, ontzettend belangrijk. Dit punt kwam ook al naar voren uit het rapport «Maak elektrisch rijden groot». Daarnaast moet er een goede laadinfrastructuur zijn. Het is cruciaal dat iedereen die een elektrische auto koopt, weet dat hij ermee naar zijn tante in Zuid-Limburg, naar zijn nichtje in Drenthe of naar zijn oma in Friesland kan rijden. Dat vertrouwen moet men hebben; het zou dus goed zijn als er een wittevlekkenanalyse wordt gemaakt om te bekijken waar we laadinfrastructuur missen en dat we ervoor zorgen dat er per gemeente, regio en sector een gericht plan wordt gemaakt voor de invulling van die witte vlekken. Naar aanleiding hiervan heb ik een vraag aan de Minister. Wie is er na 2020 verantwoordelijk voor het plaatsen van de laadpalen? Ik neem aan dat als de businesscase voor laadpalen rendabel is, gemeenten ervan uitgaan dat ze er komen. Is dit een verantwoordelijkheid van het netwerkbedrijf, de energieleverancier of gaan we ervan uit dat de markt in zijn geheel dit op zich neemt? Is 2020 daarvoor dan al het juiste moment? De Minister gaat er immers van uit dat de markt pas in 2035 zo zal draaien dat er alleen maar elektrische auto's bij komen. Zit er niet een groot gat van vijftien jaar in de uitrol van dat netwerk? In ons plan stellen we voor om de aanbesteding van laadpalen gemakkelijker en eenduidiger te maken. We stellen voor om modelreglementen op te stellen voor verenigingen van eigenaren (VvE) en appartementencomplexen die nu elke keer worstelen met de vraag hoe ze dit moeten doen. Dat kunnen we gemakkelijker maken, zodat het plaatsen van laadpalen in een ondergrondse parkeergarage geen lange discussie binnen een VvE hoeft op te leveren. Is de Minister dit met ons eens? Kan hij op dit punt een bijdrage leveren? Verder zou het heel goed zijn als de laadinfrastructuur in heel Europa

goed toegankelijk is voor iedereen. Hoe staat de Minister hierin? Welke bijdrage kan Nederland in deze discussie leveren?

Dan kom ik bij het punt van het parkeren van een emissieloze auto. Het zou heel goed zijn als gemeenten de mogelijkheid hebben om het parkeren van auto's die elektrisch rijden, goedkoop te maken in het belang van de luchtkwaliteit in hun binnensteden, zodat mensen, als ze de keuze hebben tussen de fossiele auto of de tweede, elektrische, auto, met die laatste de stad ingaan. Dat is goedkoper voor hen en tegelijkertijd beter voor het milieu. Hoe staat de Minister hierin? Het zou ook goed zijn als we elektrische auto's toegang geven tot de bus- of taxibaan als de verkeerssituatie het toelaat. We moeten niet vanuit Den Haag bepalen wat gemeenten moeten doen, maar het zou heel goed zijn om gemeenten de vrijheid te geven om dit soort afwegingen te maken. Is de Minister dit met mij eens?

Natuurlijk geeft de overheid wat ons betreft het goede voorbeeld, door bij de aanschaf van nieuwe auto's te kiezen voor elektrische auto's, tenzij dat geen goed alternatief is. Nu is het vaak een «nee, tenzij». Wij willen graag dat het een «ja, mits»-opstelling wordt. Een ander punt waarin de overheid het goede voorbeeld kan geven, is het elektrificeren van grootschalig vervoer door als voorwaarde in de concessie op te nemen dat alleen emissieloze bussen, taxi's en vervoersbusjes nog in de binnenstad mogen rijden. Die rijden daar heel de dag rond; het zou dus goed zijn als we ervoor zorgen dat juist dat soort auto's schoon worden. Elektrisch rijden loont daarvoor ook als eerste.

Ten slotte vinden we het belangrijk dat ontwikkelingen in buurlanden op de voet worden gevolgd. We vragen de Minister dan ook om het Duitse beleid goed te bekijken. Duitsland rolt eigenlijk twee infrastructuren uit, zowel voor waterstof als voor laadpalen. Daar moeten we niet blind voor zijn. Is de Minister bereid om te onderzoeken of dit aanleiding geeft tot aanvullend beleid?

Mijn allerlaatste vraag gaat over bronbeleid. Hoe geloofwaardig is het om op bronbeleid te rekenen als we alle problemen zien in de context van dieselgate?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Het is goed om te zien dat iedereen aanwezig is om dit dossier te bespreken, zelfs mensen van buiten de Kamer. Het is goed dat we er zijn. Ik dank mijn collega's voor hun plan. Ik heb het nog niet helemaal kunnen beoordelen, maar heb net al wel een aantal voorstellen gehoord. Laat helder zijn dat de meeste mensen een auto nodig hebben om naar hun werk of sportvereniging te gaan, of om hun kinderen van de crèche af te halen. De auto is niet meer weg te denken. Tegelijkertijd maken ouders en grootouders zich zorgen over de toekomst van de aarde, juist voor hun kinderen en kleinkinderen. Daarom is het van belang dat auto's schoner worden. Elektrische auto's kunnen hierin een heel belangrijke rol spelen. We zien dat er andere technieken ontwikkeld worden. Aan de andere kant van de wereld werkt Toyota bijvoorbeeld aan het betaalbaar maken van waterstofauto's. Dat is heel goed. Het gaat ons erom dat we het belastinggeld zo efficiënt mogelijk inzetten, als we als overheid een rol in die ontwikkeling hebben. We moeten uitwassen zoals met de Mitsubishi Outlander – ik noem hem toch maar even – voorkomen. De Belastingdienst heeft een en ander met Autobrief II rechtgezet, maar het heeft de markt verstoord, het heeft uiteindelijk heel veel belastinggeld gekost en bovenal is het oneerlijk geweest. Het ding reed gewoon de straat uit zonder op elektriciteit te rijden. Het is goed dat deze stappen zijn gezet. We zien aan de ene kant dat mensen per direct of per 2025 de fossiele auto's de laan uit willen sturen. Dat debat hebben we gehad. Aan de andere kant zijn er mensen die het niets uitmaakt.

Ik zie net als mevrouw Van Veldhoven een grote dynamiek in de mobiliteitssector, juist als het gaat om schoon vervoer, maar ook in zelfsturend

vervoer. Deze trajecten lopen eigenlijk parallel in hun ontwikkeling. We zien dat die ontwikkeling de komende tien tot twintig jaar ontzettend snel zal gaan. In oktober was de Parijse autoshow. Daar zagen we dat alle grote autofabrikanten werken aan nieuwe modellen en elektrische auto's. De vraag is wat dan nog de rol van de overheid is. Moet de overheid ervoor zorgen dat in 2025 alles is geregeld en moet ze zelf die auto op de markt brengen? Soms bekruipt mij dat gevoel wanneer ik sommige partijen in de Kamer hoor. Ik geloof daar niet in. Ik geloof niet in weer een Zastava maar dan elektrisch. Het gaat erom dat mensen zelf kiezen in welke auto ze willen rijden en of dat een elektrische auto is. Het is vooral aan de autofabrikanten om die auto betaalbaar en haalbaar op de markt te brengen. Ik ben daar positief over, zeker als ik bekijk wat er allemaal gebeurt in die markt. De rol van de overheid is met name het stellen van heldere normen voor het bronbeleid en het actief handhaven daarvan, het bevorderen van innovatie en het bewaken van de kosteneffectiviteit van alle getroffen maatregelen. We zien tal van goede voorbeelden, bijvoorbeeld voor innovatiebevordering. In de Eindhovense regio, in Helmond, is op de Automotive Campus volop beweging voor zowel elektrische als zelfsturende auto's. De dynamiek ontwikkelt zich vanzelf en de overheid moet vooral normen stellen. Ik ben benieuwd naar de discussie binnen Europa over de CO₂-normen. De Nederlandse inzet daarin is bekend, maar kan de Minister ingaan op hetgeen hier de komende periode te verwachten is?

Een ander belangrijk aspect is de manier waarop we ervoor zorgen dat we in heel Europa dezelfde normen voor de laadinfrastructuur kunnen bewerkstelligen. Nederland heeft daarin een mooie koppositie opgebouwd en wil graag met open ICT-protocollen werken. In de beantwoording van de vragen over de Transportraad wordt aangegeven dat dit in Nederland goed is geregeld en dat met Duitsland de eerste afspraken zijn gemaakt. Kan de Minister ingaan op hetgeen verder wordt gedaan? De Minister van I en M heeft het verdrag van Amsterdam over zelfsturende auto's ondertekend. Die dynamiek willen we ook hebben voor de laadinfrastructuur binnen Europa. Kunnen we op dezelfde manier het enthousiasme om van elkaar te leren en kennis te delen mogelijk maken?

Ik wil nog even ingaan op een aantal vragen waarvan de Minister heeft aangegeven dat hij er wel naar wil kijken, maar vooral een overzicht van het geheel wil geven. Die vragen hebben te maken met flexibele laadtarieven en slimme laadpalen. Kan de Minister aangeven welke voorstellen hiervoor zijn opgesteld en wanneer hij verwacht er meer duidelijkheid over te kunnen geven? Dan kan hij er namelijk voor zorgen dat de innovaties in de markt verzilverd worden. Ik realiseer me goed dat voor het toestaan van nieuwe pilots ook de Wet STROOM nodig is. Ik kijk dus ook even naar onszelf, maar dit is een belangrijk punt. Elektrisch rijden heeft absoluut toekomst, maar de bal ligt nu vooral bij de markt. Ik ben blij dat er vandaag een aantal fabrikanten aanwezig zijn. Volgens mij ligt de bal voor open doel. Kop «m in! Zorg dat mensen die auto kopen, maar zorg er wel voor dat de accu betrouwbaar is, dat die snel te laden is en dat men er minimaal 500 kilometer mee kan rijden. Dan komen we een heel eind.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Elektrisch rijden wordt het helemaal, ook als de Kamer helemaal niets doet. Laten we dat vooropstellen. Het is gewoon prachtig om in zo'n auto te rijden, het is heel praktisch en de pecunia verdienen zich vanzelf terug. Uiteindelijk komt het helemaal goed. De vraag wat de overheid hier nog aan moet doen, is dus terecht. De middelen zijn schaars en we moeten ons afvragen waar wij die op dit punt inzetten. In de komende jaren komt er zeker een dipje in de verkoop van elektrische auto's. Dat is jammer, maar het komt er zeker. Daar moeten we niet te

bang voor zijn. We kunnen bezien hoe we dat dipje wat kunnen afvlakken. Als straks de elektrische auto betaalbaarder wordt voor een groter deel van de bevolking, gaat de sector vliegen omdat het geweldig is om in zo'n auto te rijden.

Ik had in de media al wat gezien van het plan van VVD en PvdA. Ik heb het nu voor me liggen. Het is heel lovenswaardig dat de collega's met zo'n plan komen, maar moeten we wel op deze dingen inzetten als we weten dat de middelen schaars zijn? Het voorstel voor de bus- of trambaan klinkt heel goed – je denkt: wauw, wat een leuk idee – maar als iedereen straks zo'n auto heeft en op de trambaan rijdt, komt de tram er niet meer door. Misschien is dat de bedoeling, maar dat zou niet mijn doel zijn. De structurele kant van de aanschaf van de auto is niet het probleem. Iedereen weet dat een elektrische auto nu in de aanschaf nog duurder is, maar in het onderhoud is deze al vele malen goedkoper en in het tankgedrag ook. Op structurele basis ziet iedereen het voordeel van zo'n auto. De vraag is of we het stimuleren van de auto moeten zoeken in dit soort structurele middelen. De aanschaf is nu nog duurder; ik snap dus de gedachte voor een aanschafsubsidie gedurende de komende drie jaar. Als we echter weten dat het goed komt – ik denk dat we in 2020 echt op dit niveau zitten – is het de vraag of we de komende drie jaar nog heel veel geld moeten besteden aan de aanschaf van nieuwe auto's. De mensen die de elektrische auto nu kopen, doen dat vooral omdat ze die nieuwigheid willen hebben. Dat mag. Zij laten zich niet afschrikken door het een of ander. Met die investering voor de komende drie jaar halen we de dip misschien een beetje weg, maar niet helemaal. We kunnen de dip hoogstens afvlakken en dat kost wel veel belastinggeld. Ik vraag me af of we dat moeten doen. Hoe ziet de Minister dit? Het punt is volgens mij dat we nu in de aanschaf nog wel wat verschil kunnen maken, maar dat elektrisch rijdende auto's structureel gezien altijd een voordeel hebben ten opzichte van auto's met fossiele brandstof.

Daarnaast is van belang dat als men eenmaal een elektrische auto heeft, men deze altijd moet kunnen opladen. Meestal doet men dit thuis of op het werk, maar 80% van de Nederlanders parkeert de auto op openbaar terrein. In Duitsland is dat anders. Daar parkeert 80% van de autobezitters op privéterrein. Natuurlijk hebben mensen die een Tesla van een ton kunnen kopen meestal wel een mooie oprijlaan en een buitenverblijf met een stopcontact, waar ze hun auto kunnen opladen. De meeste mensen parkeren hun auto echter op straat en moeten die dus op straat kunnen opladen. Wij kunnen dan zeggen dat we ervoor moeten zorgen dat mensen hun auto kunnen opladen, maar vaak gaan gemeenten daarover en hebben wij er niets over te zeggen. Hoe denkt de Minister over het inzetten van een team van experts om wethouders die dit willen de kennis, de kunde en wellicht de kassa te geven om dit te doen? Een goed voorbeeld is Zoetermeer. Die gemeente heeft vooruitgekeken en vastgesteld dat er in 2025 heel veel elektrische auto's zullen zijn. Er is een plan opgesteld voor het plaatsen van laadpalen, zodat niet over elke laadpaal geknokt hoeft te worden met de buurt. Dat is een goed idee en dat kunnen we als voorbeeld nemen. De vraag is wel of we nu enorm moeten inzetten op laadpalen, terwijl we over drie jaar misschien een veel mooier systeem voor opladen kennen. Misschien rijden auto's over tien jaar op water en dan hebben we ineens allemaal sloten nodig in Nederland. Ik noem maar wat, maar hoe ziet de Minister dit? Zetten we niet te veel in op laadpalen voor elektriciteit? Moeten we onze inzet niet spreiden en meer kijken naar technologie die gaat komen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

De heer Van Helvert noemt een prachtig voorbeeld uit Zoetermeer. Dat is leuk, want toevallig heb ik me ook in dit voorbeeld verdiept. In Zoetermeer hebben ze een vrijwel sluitende businesscase. Er zit een kleine opslag in het energietarief, waardoor het plaatsen van de palen wordt terugver-

diend. Dat is misschien een antwoord op de vraag van collega's naar de rol die er nog is voor de overheid. Bij dit voorbeeld zijn echter de ambassadeurs, de teams die de gemeenten moeten helpen, helemaal niet nodig. Hoe is het voorstel om meer ambassadeurs aan te stellen, terwijl er al een green deal is, te rijmen met dit voorbeeld? Ik vind het voorbeeld heel goed, ik deel dat met de heer Van Helvert, maar in Zoetermeer zitten mensen niet per se op hulp te wachten. Of zit ik eraan? Dat kan.

De heer Van Helvert (CDA):

Zoetermeer is zeker een goed voorbeeld en volgens mij zit deze gemeente niet direct op hulp te wachten. Er zijn echter bijna 400 gemeenten. We noemen een voorbeeld waar het heel goed gaat, maar dat wil ook zeggen dat het bij heel veel gemeenten nog niet zo snel gaat. Dat kan, want gemeenten hebben het verschrikkelijk druk. Het is dus absoluut geen verwijt aan heel veel wethouders die keihard knokken om die nieuwe taken uitgevoerd te krijgen. Ik wil dat we leren van de gemeenten waar het goed gaat om de gemeenten waar het minder snel gaat, maar waar wethouders wel graag willen, te kunnen helpen. Die hulp is zeker niet voor de gemeenten die het al goed kunnen regelen. Dat is absoluut niet zinvol. Hoe ziet de Minister de rol van de overheid in het elektrisch rijden? Staat hij hier net zo in als de CDA-fractie? Meent hij ook dat het vanzelf goed komt, of ziet hij dat we op een aantal punten nog iets moeten stimuleren?

De voorzitter:

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer.

Minister Kamp:

Voorzitter. Het overleg is gepland tot 21.00 uur. Het is nu 18.30 uur, dus als ik anderhalf uur praat ...

De voorzitter:

Ik hoor dat u een voorzitter nodig hebt.

Minister Kamp:

Ik wil uitgebreid op dit onderwerp ingaan, want we hebben een belangrijk punt bij de kop. Autorijden is voor bijna iedereen heel interessant en belangrijk. Iedereen is eraan gewend. Onze werkwijze, onze tijdpassering, onze recreatie, onze familiecontacten, alles hangt samen met de auto. Als we dingen veranderen met betrekking tot auto's, ondervindt iedereen daar het effect van. Tegelijkertijd heeft ook de transitie van fossiele naar duurzame energie voor iedereen een effect. Beide aspecten komen samen als we het hebben over elektrische auto's. Het is goed om hierover te spreken en te bekijken wat er aan de hand is, wat we ervan denken en welke dingen we extra aandacht moeten geven. Er zijn een aantal suggesties gedaan, waarvoor dank.

Ik denk dat de heer Van Helvert gelijk heeft met zijn stelling dat elektrisch rijden leuk is en dat het gaat gebeuren. De overheid kan allerlei dingen doen, maar ook als ze dat niet doet, komt elektrisch rijden er toch. Dat komt vooral omdat Europa de uitstootnormen aanscherpt. Daardoor worden de autofabrikanten onder druk gezet en komen zij met initiatieven. We hebben op dit moment een norm van gemiddeld 130 g/km CO₂. Deze norm wordt in 2021 opgevoerd naar 95 g/km. Ik kan me voorstellen dat de norm daarna nog verder naar beneden gaat. We zijn al toegegroeid naar de huidige 130. Fabrikanten hebben steeds meer elektrische auto's nodig als ze willen blijven produceren, omdat ze alleen door het grotendeels leveren van volledig elektrische auto's aan deze norm kunnen voldoen. We zagen het bij Toyota, Hyundai en Kia. Dat is één bedrijf. We zagen het bij BMW, die er een heel nieuw model voor heeft uitgebracht, de i3. We zien het bij alle grote Duitse, Japanse en Koreaanse fabrikanten. Ze

produceren allemaal elektrische auto's en enkele ook al waterstofauto's. Er zijn drie echt goede waterstofauto's te verkrijgen. Volkswagen richt een apart bedrijf op waarin het elektrisch rijden wordt ondergebracht, want het bedrijf ziet dit echt als de groeisector.

We zien het ook aan de ambitie van de Nederlandse overheid. Op dit moment hebben we in onze nieuwverkopen minder dan 1% volledig elektrische auto's. De ambitie is om binnen achttien jaar op 100% te komen. Dat is een zeer vergaande ambitie. Als we die willen realiseren, moet er veel gebeuren. Dit zal grote invloed hebben op het leven van heel veel mensen die van de auto's waaraan ze gewend zijn afstappen en op andere auto's overgaan. Het betekent dat de waarde van fossiele auto's zal dalen en dat de waarde van elektrische auto's toeneemt. Dit proces is gaande en is voor de gehele samenleving belangrijk. Het is goed om hier samen op in te gaan.

Elektrisch vervoer is om vier redenen belangrijk voor ons land. In de eerste plaats geeft elektrisch vervoer een heel aparte dimensie aan vervoer. Elektrisch vervoer kan heel goed gecombineerd worden met autonoom rijden. Het is veel gemakkelijker dan met fossiele auto's. Bovendien kan het effect op het leefklimaat – ik geloof dat mevrouw Van Veldhoven dit noemde – en op de verkeersveiligheid heel positief zijn. Door het elektrisch rijden wordt er een nieuwe dimensie aan het autorijden toegevoegd. De tweede reden is dat het voor de overgang naar duurzame energie heel erg interessant is als er bij alle huishoudens, verspreid over heel Nederland, een auto staat met een elektrische opslagcapaciteit. Zo'n auto kan 's nachts gebruikt worden om de duurzame elektriciteit die geproduceerd wordt op te slaan en de volgende dag te gebruiken. Dat zou een heel mooi systeem zijn. Bovendien kunnen we de consument met deze batterijen, en misschien met andere batterijen, in staat stellen om elektriciteit af te nemen als die goedkoop is en zelf geproduceerde elektriciteit tijdelijk op te slaan en te leveren als de prijs hoog is. We kunnen de consument in staat stellen om daarmee te spelen. Het elektrisch rijden, de batterij, heeft daar een positief effect op. De derde reden is voor mij van groot belang omdat ik daarop erg gefixeerd ben: elektrisch rijden draagt in heel belangrijke mate bij aan de vermindering van de CO₂-uitstoot. Er rijden nu 10 miljoen auto's rond en de belasting van het milieu door deze auto's is groot, ondanks katalysators en alles wat we gedaan hebben. Als we deze auto's vervangen door elektrische auto's die met duurzame elektriciteit worden gevoed, maakt dat een heel groot verschil voor het klimaatprobleem en de oplossing daarvan.

De vierde reden is dat Nederland altijd geld kan verdienen aan dit soort dingen. We hebben een heel innovatief bedrijfsleven. Er is in Nederland ook op dit punt veel innovatie gaande. We lopen voorop in de wereld met het aantal elektrische auto's; we horen bij de top vijf wat dat betreft. Onze automotive sector is daar sterk in. VDL is al bezig met elektrische bussen, ook met kleine busjes voor vervoer in de steden om taxi's te vervangen en aan te vullen. Tesla heeft al een dubbele fabriek in Tilburg. Er is op dit punt al veel gaande in Nederland en ik denk dat het bedrijfsleven in staat is om, als de belangrijke omslagen in de wereld gemaakt moeten worden, daarop in te spelen en er geld aan te verdienen.

Ik kom op onze ambities voor elektrische auto's. Ik bedoel hiermee niet de plug-in hybrides en dat soort dingen, want dat zijn overgangsmoedellen. We moeten het hebben van volledig elektrische auto's of waterstofauto's. Een van de woordvoerders zei dat er in Duitsland meer dan in Nederland wordt gedaan aan de opbouw van een netwerk om waterstofauto's te laden. In Nederland hebben wij pas twee plekken om dat te doen. Bij ons moet dat dus nog groeien, maar er zijn in Nederland ook vrijwel geen waterstofauto's. Het is natuurlijk een kip-of-eiverhaal, maar wij zullen op dit punt zeker stappen zetten omdat naast de elektrische auto's ook de waterstofauto's toekomst hebben. Het komt dus zeker aan de orde, maar

het belangrijkste op dit moment is de volledig elektrische auto. Er rijden in Nederland maar 12.000 volledig elektrische auto's rond. In de nieuwverkopen is dat veel minder dan 1%. Onze ambitie is om in het jaar 2025 – dat is maar acht jaar vanaf nu – op 50% van alle nieuwverkopen te zitten. Deze 50% betreft elektrische auto's inclusief het overgangsmodel. Voor volledig elektrische auto's is het de ambitie om in acht jaar tijd van minder dan 1% nu naar 15% in 2025 door te groeien. Daar zal een heleboel voor moeten gebeuren, maar het is haalbaar. We moeten een en ander vooral zien als een tussenstap, want in de periode tussen 2025 en 2035 wil ik dat we doorgroeien naar 100% nieuwe elektrische auto's. Dat betekent niet dat er geen oude fossielebrandstofauto's meer zijn, maar dat de nieuwverkopen 100% elektrisch zijn. Dat moeten we ook in Europees verband voor elkaar zien te krijgen, want we kunnen in Nederland niet zomaar auto's weigeren die in Europa toegelaten zijn. Als wij naar 100% uitsluitend volledig elektrische en waterstofauto's willen, moeten we dat in Europa regelen. Het is een heel grote ambitie om in acht jaar naar 15% volledig elektrische auto's en in 18 jaar naar 100% volledig elektrische auto's in de nieuwverkopen te groeien.

Er zijn op dit moment 12.000 volledig elektrische auto's in Nederland. We hebben 85.000 laadpunten, waarvan er 25.000 semipubliek zijn. Ik heb net weer 1,5 miljoen extra beschikbaar gesteld voor de laadpunten. Daarmee komen er nog eens 3.000 bij. Als we de vraag naar laadpunten bekijken, komen we met de volledig elektrische auto's en de plug-in hybrides, de semi-elektrische auto's, in totaal op 100.000 auto's waarvoor dus 85.000 laadpunten zijn. De 25.000 semipublieke laadpunten zijn daar een onderdeel van.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik heb een procedurele vraag. Komt de Minister in zijn beantwoording nog terug op de Europese normen? Hij stipte het onderwerp net kort aan en ik heb er een vraag over.

Minister **Kamp**:

Nee, daarover heb ik gezegd wat ik erover wilde zeggen. De norm is op dit moment 130 gram CO₂ per kilometer; in 2021 wordt dat 95 gram. Er komt een verdere aanscherping die we Europees zullen moeten afspreken. Dat is de grote drijvende kracht achter de overgang naar elektrische auto's en daar moeten we het van hebben. Omdat we dit proces op gang hebben gebracht en in gang willen houden, gaat het door en is het niet meer te stoppen, zoals de heer Van Helvert zei.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De heer Van Helvert is ook altijd lastig te stoppen. Het gaat hier echter niet alleen over autonome processen, maar ook over iets waarvoor de overheid zelf een doelstelling kan formuleren. Ik deel de analyse van de heer Van Helvert niet dat dit een autonoom proces is dat we moeten laten gebeuren. Als ik het goed begrijp, is dat ook de analyse van de Minister. We gaan voor 70 gram in 2025. In de praktijk zien we dat de uitstoot hoger is dan op papier en wordt het 70 plus de helft is 105 gram. Levert de ambitie op wat we willen voor de luchtkwaliteit en de verbetering van de schoonheid van het wagenpark? Voorts heeft de Minister in zijn brief aangegeven dat hij scherp inzet op aanscherping van de CO₂-normen. In welk opzicht doet Nederland dit scherper dan in Brussel is afgesproken met de andere landen?

Minister **Kamp**:

Ik vind dat wij al heel scherp zijn; 130 gram CO₂ per kilometer heeft al een enorm effect op de automobielenindustrie. We moeten zorgvuldig omgaan met de automobielenindustrie. Miljoenen mensen in Europa werken daarin. Er zijn miljoenen gezinnen van afhankelijk. Deze industrie is een onderdeel

van onze gehele economie. Als we daarin een omslag willen realiseren, moet dat een omslag zijn die in Europees verband wordt gerealiseerd. De omslag moet te verantwoorden zijn tegenover dat deel van de economie en de te bereiken doelen voor het klimaat. De 130 gram die nu geldt, is al heel wat. De overgang in 2021 naar 95 gram CO₂ per kilometer is weer een grote ingreep die de fabrikanten verder zal dwingen om een groter deel van hun auto's elektrisch te maken.

Mevrouw Visser zei dat het er uiteindelijk op aankomt dat de elektrische auto's bedrijfszeker en betaalbaar zijn en dat ze een voldoende groot bereik hebben. In een periode van twee jaar hebben we het bereik sterk zien toenemen. De eerste BMW i3 die uitkwam, had een bereik van 80 kilometer. Volgend jaar komt er een Opel Ampera op de markt die een bereik heeft van 500 kilometer. Dat gaat dus heel snel en gebeurt onder druk van de aanscherping van de Europese regels. De overgang van 130 naar 95 is al scherp en we moeten bekijken wat we in de jaren daarna op een verantwoorde manier kunnen bereiken.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Het is verwarrend voor mij omdat ik normaal gesproken met de VVD debatteer over «van 95 naar 130», maar dan gaat het over de snelheid. In dit geval gaat het over de reductie van de uitstoot. Ik deel de analyse van de Minister en begrijp dat het Europees het meest effectief is. Dat is ook wat de heer Van Helvert zei. Ik denk dat iedereen de analyse deelt. Ik vind de ambitie echter beperkt als ik de parallel trek met dieselgate waarin is toegegeven dat er gesjoemeld is door een aantal fabrikanten. Ik ben best gevoelig voor het industrie-argument. Het gaat om veel banen, niet eens in Nederland, maar het is toch belangrijk. Deze zaken moeten echter geen reden zijn om niet te proberen de reductie te versnellen. Ik snap niet helemaal waarom de Minister wel de analyse maakt, maar er niet de ambitie aan koppelt om de uitstoot sneller te willen reduceren, waardoor de industrie harder gaat lopen.

Minister **Kamp**:

Het is echt onvoorstelbaar dat wordt beweerd dat we geen ambitie hebben. Wij komen van 195 gram CO₂ per kilometer en zitten inmiddels op 130. We zien welke druk dat legt op de automobielenindustrie. We gaan de volgende stap maken naar 95 gram. We stikken van de ambitie. De heer Hoogland heeft een punt als hij zegt dat er gesjoemeld is. Ik moet niets hebben van sjoemelen. Als wij 95 afspreken, sjoemelen we er niet nog 40 bij. Nee, 95 is 95 en dat moet dan ook precies zo uitgevoerd worden. Mijn ambitie is om vast te houden aan de daling van de CO₂-uitstoot. Daar zijn we scherp mee bezig in Europa. Ik vind dat we helemaal af moeten van het gesjoemel. Het moet dus precies zijn zoals we dat met elkaar hebben afgesproken. We zullen de komende tijd bespreken hoe we hiermee verdergaan, met het oog op het klimaat en wat daarvoor nodig is, en met het oog op het deel van onze economie dat op dit moment aan de fossiele auto's is gerelateerd en wat daarvoor mogelijk is. Ik ben daar erg ambitieus in en de Europese Commissie is dat ook. We hebben een slechte zaak achter de rug met het sjoemelen, zowel door de fabrikanten als door de ambtenaren en de bestuurders die daarmee op Europees niveau te maken hebben gehad. Dat boek moeten we gauw sluiten. We moeten de koninklijke weg bewandelen. Dat betekent dat we ons precies houden aan de gemaakte afspraken. Dat wil ik graag doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De Minister heeft een paar interessante dingen genoemd. Hij zegt «95 is 95», maar in de afspraken die nu in Brussel worden gemaakt, wordt juist verankerd dat men daarvan in een bepaalde mate mag afwijken. Dan weten we dus dat 95 niet 95 is maar veel meer kan zijn: 95 plus ongeveer de helft. Ook als men zich precies aan de afspraken houdt, is dat de

afpraak. De norm is 95, maar men mag eroverheen gaan. Daar is veel kritiek op gekomen, maar het dreigt nu te worden verankerd. Kan de Minister ervoor zorgen dat het in Brussel wordt afgesproken conform het standpunt «95 is 95» dat hij hier inneemt? Dit heeft een heel belangrijke link met het punt over het klimaat dat de Minister noemde. We moeten kijken wat er nodig is voor het klimaat. Auto's die in 2035 worden verkocht, rijden nog vijftien jaar, misschien zelfs twintig jaar rond. Als we in 2050 de doelstelling willen halen die overeenkomt met wat we in Parijs hebben afgesproken, kan het in de redenering van de Minister zijn dat we eerder dan in 2035 de doelstelling voor elektrische auto's moeten halen. Als uit analyses zou blijken dat er meer nodig is om de doelstellingen van Parijs te halen, is de Minister dan bereid om in Europees verband – ik begrijp dat hij dat het liefst in Europees verband doet – te pleiten voor het naar voren halen van de datum waarop we niet meer met fossiele auto's rijden?

Minister Kamp:

Als ik zeg «95 is 95» bedoel ik niet dat we 95 afspreken en er vervolgens overheen sjoemelen. Als er echter afspraken worden gemaakt over de manier waarop die 95 moet worden toegepast en uitgelegd, dan zijn dat gewoon eerlijke afspraken die gemaakt worden waar we allemaal bij zijn. En de bedoeling van onze afspraken is dat we die naar de letter en de geest uitvoeren. Er is een verkeerd beeld geschetst. Auto's die reageren op het al dan niet aan het stuur draaien, auto's die lang een rechte koers aanhouden en al dat soort dingen, daardoor wordt een verkeerd beeld geschetst. Ik vind dat we dat niet mogen doen, zeker niet als het om zoiets belangrijks gaat als het milieu, het klimaat en de geloofwaardigheid van de grote autofabrikanten in Europa. Dat moeten we achter ons laten. We moeten onze afspraken nakomen naar de letter en de geest. We moeten de afspraken verder aanscherpen omdat het Europese bronbeleid de grote drijvende kracht achter de overgang naar volledig elektrische auto's is. Daar moeten we het van hebben. We moeten op deze weg doorgaan met de ambitie om in het jaar 2025 op 15% te komen. Dat is een heel sterke groei in acht jaar tijd. Daarna komen we in een periode van tien jaar van 15% op 100% uit. Dat is een heel grote doelstelling, die ik vandaag net heb opgenomen in de energieagenda. Met alle respect voor mevrouw Van Veldhoven, maar ik peins er niet over om onrealistische doelstellingen ... In de motie die zij kort geleden heeft gesteund, staat dat we in het jaar 2025 op 100% nieuwverkopen van volledig elektrische auto's moeten zitten. Dat is los van de realiteit en daar komen we niet verder mee.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

We komen ook niet verder door te zeggen «95 is 95» en in de afspraken vast te leggen dat het veel meer dan 95 kan zijn. Ik vertel de Minister dat het dan geen 95 wordt. Het is realistisch om daarmee in het totale plaatje rekening te houden om de doelstellingen van Parijs te bereiken. Als we het over realisme hebben, moeten we er ook voor zorgen dat het beleid optelt tot de doelstellingen die we zelf hebben afgesproken en die door het akkoord van Parijs flink zijn aangescherpt. Als blijkt dat het voor het halen van de doelstellingen realistisch is om meer op het terrein van mobiliteit te doen, is de Minister dan bereid om te bekijken of het pad een realistische verdeling over de tijd is? Het pad is nu een soort trap waarbij we in acht jaar van 1% naar 15% gaan en daarna in tien jaar de overige 85% moeten bereiken. Als zou blijken dat er in de tussentijd meer nodig is, is de Minister dan bereid om, vanuit het realistische pad naar het halen van de doelstellingen van Parijs, de doelstellingen bij te stellen?

Minister Kamp:

Ik heb deze vraag al beantwoord, maar zal het nog een keer doen. 95 is 95 volgens de uitleg die daarvoor is vastgesteld. Er is een norm vastgesteld

in Europa die op een bepaalde manier moet worden toegepast. Ik vind dat dat moet gebeuren en dat daarmee niet gesjoemeld moet worden. De ambitie voor het jaar 2035 is een heel grote. Er rijden nu in totaal 10 miljoen auto's in Nederland waarvan er 12.000 volledig elektrisch zijn. We hebben de ambitie om in achttien jaar tijd naar 100% nieuwverkopen van volledig elektrische auto's te gaan. Op de dag dat ik deze ambitie heb vastgelegd in de energieagenda zeg ik absoluut niet dat die misschien nog verder aangescherpt kan worden. Dat krijgt mevrouw Van Veldhoven niet van mij te horen.

Ik kom op het verdienpotentieel. Ik kan er kort over zijn. Ik heb al aangegeven dat we in Nederland heel ver zijn gekomen met de laadpalen en dat we een heel grote, breed geschakeerde automotieve industrie hebben. Zowel op het punt van auto's als bussen, maar ook op het punt van landbouwwerktuigen en vrachtwagens, kan er vanuit Nederland een heleboel gedaan worden in de overgang van fossiel aangedreven voertuigen naar elektrisch aangedreven voertuigen.

Het is misschien goed om iets te zeggen over alle dingen die wij nu voor de elektrische auto's doen. De Kamerleden laten zich terughoudend uit over een soort aanschafsubsidie, maar op dit moment geven we natuurlijk een enorme aanschafsubsidie op elektrische auto's. Bij de aanschaf van een fossiele auto betaalt men een zeer hoog bedrag aan bpm (belasting van personenauto's en motorrijwielen). Als men een volledig elektrische auto koopt, betaalt men niets aan bpm tot het jaar 2020. Ik heb zelf ook een auto, een dieselauto van tien jaar oud, en ik betaal € 148 per maand aan motorrijtuigenbelasting. Wie een elektrische auto heeft, betaalt niets aan motorrijtuigenbelasting. Als iemand zakelijk in een elektrische auto rondrijdt, betaalt hij geen 25% maar 4% bijtelling bij zijn inkomen. Wij geven dus al een enorme subsidie aan volledig elektrische auto's en we doen dat nog tot het jaar 2020. Wij verwachten een omslagpunt in 2020 door de verlaging van de prijs van elektrische auto's en de toename van de batterijcapaciteit. Het gehele model van de laadpalen zal dan kostendekkend zijn. Er is dan gewoon een businesscase voor de laadpalen. Ik ga ervan uit dat de omslag dan zover gevorderd is en nog meer onder druk staat als gevolg van de aanscherpende normen in het jaar 2021, dat transitie naar de volledig elektrische auto op gang is gekomen, zoals de heer Van Helvert zegt, dat dit proces zal doorzetten en de elektrische auto's de auto's van de toekomst zijn.

Ik ga straks nog even in op het rijkswagenpark waarover de heer Hoogland een vraag heeft gesteld. Eerst geef ik aan welke beleidsambities we hebben voor de elektrische auto in Nederland. Het is mijn ambitie om in achttien jaar tijd van minder dan 1% naar 100% nieuwverkopen van elektrische auto's te groeien. Dat is de allerbelangrijkste ambitie. Tegelijkertijd moeten we ervoor zorgen dat we in Europa zodanig met de normen omgaan dat de ambitie gerealiseerd kan worden, rekening houdend met het belang van het deel van onze economie dat gevormd wordt door alles wat met de autofabricage te maken heeft. Dat is het eerste wat moet gebeuren.

De volgende ambitie betreft de laadpalen. We zijn al heel ver gekomen met hetgeen we op dit punt in gang hebben gezet. Ik ben erg blij met de goede rol die Allego daarin speelt. Ik ben ook blij met de initiatieven van andere bedrijven op dit punt. We moeten er zo snel mogelijk voor zorgen dat elektrische laadpalen net zo gewoon en belangrijk worden als de voorzieningen die beschikbaar zijn om fossiele auto's van brandstof te voorzien. Ik heb al gezegd dat er 85.000 laadpunten zijn en dat er nog meer komen. Bij de particulieren zal dit de komende tijd nog een flinke groei doormaken. Op het punt van de laadpalen ben ik dus ambitieus. Ik ben ook ambitieus op het punt van de standaarden. Mevrouw Visser sprak erover. Standaarden zijn cruciaal. Als we standaarden hebben, kan het bedrijfsleven zich daarop richten en kunnen we vooruit. Als we ze niet hebben, wordt het een rommeltje en blijven investeringen achter.

Standaarden en normen zijn dus heel belangrijk. Het hebben hiervan houdt in dat stekkers en laadpalen hetzelfde moeten zijn, zodat mensen niet hoeven te zoeken naar een laadpaal voor een Nissan of een Renault en dat het geen verschil maakt of er een groene of een witte laadpaal staat. Dat is allemaal verwarrend. Men moet met de elektrische auto's gewoon bij alle laadpalen terechtkunnen. Het is dus belangrijk dat overal in Europa dezelfde stekkers worden gebruikt.

Het is belangrijk dat we met een betaalpas waarmee we bij een laadpaal in Nederland terechtkunnen, ook in Duitsland en België en verder in Europa terechtkunnen. In Nederland zijn we daar een heel eind mee. Ik heb in Duitsland afspraken gemaakt met Noord-Rijnland-Westfalen. Ik ben daar een dag of tien geleden geweest om daarover een afspraak tussen een Nederlands en een Duits bedrijf te laten vastleggen. Als gevolg daarvan zijn er in Duitsland 12.000 laadpalen beschikbaar voor mensen die met hun Nederlandse auto komen en hun Nederlandse pas gebruiken. Dat is van groot belang. De mensen zijn internationaal georiënteerd en reizen van het ene land naar het andere. Als de elektrische auto een volwaardige rol moet gaan vervullen, moet men in het buitenland net zo gemakkelijk terechtkunnen om de auto op te laden als in Nederland. Het is mijn ambitie om dat voor elkaar te krijgen.

Verder heb ik de ambitie om het opladen fors te versnellen. Er zijn nu een aantal varianten. Men kan thuis gewoon de stekker erin steken, maar er zijn laadpalen die sneller laden. Tesla heeft een supercharger die tot 135 kilowatt gaat, Allego is met Duitse fabrikanten bezig om tot 350 kilowatt te gaan, waarmee men dus heel erg snel kan laden. Er zijn ook initiatieven voor het opladen zonder stekkers. Het is prima dat dit allemaal gebeurt. We moeten dit soort ontwikkelingen sterk bevorderen. Ik ben blij met de initiatieven op dit punt en ik wil die graag ondersteunen en stimuleren. Ik heb nog niet gesproken over de belemmeringen die zich in de praktijk voordoen in ons land. De heer Van Helvert, die net als ik dichtbij Duitsland woont, zei dat in Duitsland 80% van de mensen op eigen terrein kan opladen. In Nederland is dat niet zo. Wij wonen in straten waar we de auto neerzetten en we wonen in appartementencomplexen. We moeten er bij de bouw van dit soort voorzieningen eigenlijk vanaf nu rekening mee houden dat de gebouwen 50, 60, 70 jaar staan en dat over 18 jaar alle nieuwe auto's volledig elektrisch zijn. Daar moeten voorzieningen voor zijn. We moeten dat tussen de oren hebben en het voor elkaar krijgen. Een werkgroep onder leiding van Bernard Wientjes geeft extra aandacht aan innovatie in de bouw en kan uitwerken op welke manier de innovatie in de bouw zich op dit onderwerp kan richten.

Dit waren de algemene opmerking die ik wilde maken en waarmee ik ook op een paar punten van de woordvoerders ben ingegaan. De heer Hoogland wil dat er zekerheid komt voor batterijen. Iedereen wil graag overal zekerheid over. We willen ook allemaal zekerheid over de motor en de auto. Vroeger kregen we een jaar garantie en later kregen we drie jaar garantie. Nu zijn er autofabrikanten die zeven jaar garantie geven. Het is aan de markt om zich daarmee te onderscheiden. Wij kunnen de markt daarin stimuleren. Er moet een goede check van de accu's zijn zodat, als iemand een gebruikte elektrische auto koopt, er een gecertificeerde check is en hij zeker weet wat de kwaliteit van de accu is. Als hij weet dat de accu goed is, kan hij de auto kopen. Als de accu niet goed is, moet hij vervangen worden of moet de prijs zodanig laag zijn dat de koper hem zelf kan vervangen. Het geven van financiële garanties door de overheid is niet mogelijk. Dat is ook niet reëel in een markt als deze. Het organiseren van een gecertificeerde accucheck is echter wel goed mogelijk. Ik ga eraan werken om dat voor elkaar te krijgen. Het is een van de voorstellen in de notitie die ik heb gekregen van de heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven.

Een ander punt van de heer Hoogland was dat het Rijk het voorbeeld moet geven. Als Rijk doen we dat al. Het Rijk heeft op dit moment 12.000

voertuigen. Daarmee kunnen we niet zomaar wat spelen, want het zijn allemaal auto's met een bepaalde functie. Sommige auto's moeten heel hard kunnen rijden, andere auto's moeten heel veel op een dag kunnen rijden en er zijn auto's die voor kleine ritjes gebruikt worden. Wij proberen het rijkswagenpark voorop te laten lopen bij de overgang naar zero-emissievoertuigen, volledig elektrische voertuigen of waterstof-auto's. Het is mijn ambitie om daar tempo in te houden zodat we in het jaar 2020 op zo'n vijfde deel tot een kwart van alle rijksauto's zitten. Op mijn eigen ministerie is op dit moment een derde deel van de auto's elektrisch. We moeten ieder onderdeel van het Rijk met een eigen wagenpark in een framework zetten om ervoor te zorgen dat we de ambitie van 20 à 25% in het jaar 2020 kunnen realiseren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het rijkswagenpark is breed en er kan altijd een voertuig zijn waarvoor nog geen goede elektrische vervanger beschikbaar is. Bovendien worden auto's niet vervangen als ze nog niet zijn afgeschreven, want dat leidt allemaal tot extra kosten. Is de Minister het met mij eens dat, wanneer zich een vervangingsmoment aandient, het dan logisch is om te kiezen voor zero emissie – het kan ook waterstof zijn – tenzij de functionaliteiten daar echt niet voor zijn? Is dat het uitgangspunt van de Minister?

Minister **Kamp**:

Ik wil een en ander stimuleren in het traject dat ik net heb genoemd. Als wij in het jaar 2020 al 20 à 25% volledig elektrische auto's bij het Rijk hebben, lopen we echt ver voorop. Het is een realistisch tijdpad. Ik houd er niet van om iedere keer verder in doelstellingen te springen. Dan laten we op een gegeven moment echt de realiteit los. Een voorbeeld daarvan vind ik de Kamermotie waarin staat dat we in het jaar 2025 op 100% elektrische auto's in de nieuwverkopen moeten zitten. Daarmee hebben we het stuur niet meer in handen. De ambitie die ik heb neergezet voor het rijkswagenpark, is verregaand en ik moet het nog voor elkaar zien te krijgen. Ik wil dus niet nu al een stap verder zetten.

De heer Hoogland heeft ook gesproken over het delen van elektrische auto's. In de nota die hij samen met mevrouw Van Veldhoven heeft gepresenteerd staat: wij dragen de regering op om mensen via autodeelplatformen kennis te laten maken met elektrisch rijden, dat actief te ondersteunen en te stimuleren. Kennelijk is het de bedoeling dat mensen de auto's die bij BZK (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) in het weekend in de garage staan, kunnen ophalen om erin rond te rijden. Dat sluit niet helemaal aan bij de realiteit. Het delen van auto's is sterk in opkomst. Het lijkt me heel logisch dat degenen die daarin vooroplopen, ook vooroplopen met elektrische auto's, maar ik zie het niet zo zitten om de auto's van het Rijk met iedereen te delen. Mocht dat de bedoeling zijn, dan ben ik daartoe niet bereid.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Helaas. De Minister maakt enigszins een karikatuur van het voorstel, maar ik vind dat wel grappig. Het is niet reëel om iedereen de auto's te laten ophalen, maar ik zal twee voorbeelden noemen, waarvan er een uit de markt komt. Misschien dat dit voorbeeld de Minister wel aanspreekt. Bij sommige bedrijven die een leaseauto verstrekken, levert men de sleutels in als men van huis naar het werk is gereden en dan kunnen anderen gebruikmaken van de auto die men op kosten van de zaak rijdt. Dat is een vorm van delen, een klein beginnetje, waarbij gebruik wordt gemaakt van de auto's. Dit kan efficiënt zijn. Daarnaast kan ik me voorstellen dat binnen gecontroleerde groepen of communities mensen zich inschrijven om gebruik te kunnen maken van het wagenpark van de rijksoverheid, bijvoorbeeld als zij werknemer van het Rijk zijn en wonen op een plek

waar auto's beschikbaar zijn. Het moeten natuurlijk de juiste auto's zijn en het moet kunnen.

Minister Kamp:

Ik leg de redelijk gebrachte suggesties van de heer Hoogland niet zomaar naast me neer. Ik stel vast dat er ontwikkelingen gaande zijn op het terrein van het delen van auto's en de overgang naar elektrische auto's en dat bekeken moet worden op welke manier die beide ontwikkelingen in een gecontroleerde omgeving op elkaar afgestemd kunnen worden. Ik neem dit aandachtspunt in acht.

De heer Hoogland sprak over de export van auto's. We kunnen niet gemakkelijk ingrijpen in de verkoop. Er worden veel auto's naar Nederland gehaald en er worden veel auto's vanuit Nederland geëxporteerd. Noorwegen heeft elektrische auto's nodig, maar is een klein land. Er wonen daar nog geen 5 miljoen mensen. De invoer van auto's naar Noorwegen loopt dus vaak via Nederland, omdat die gekoppeld kan worden aan de inkoop van andere zaken in Nederland. Dat proces van handel, invoer en uitvoer moet zijn gang gaan. De overheid moet zich daar niet te veel in verdiepen.

We hebben in de semi-elektrische auto's geïnvesteerd. Daar kunnen kanttekeningen bij geplaatst worden. Zelfs mevrouw Visser, die toch niet als auto-onvriendelijk bekendstaat, maakte een kritische opmerking met betrekking tot het gebruik van de gesubsidieerde Mitsubishi Outlander en dat is terecht. Het is niet verkeerd om met de branche te praten over de mogelijkheden om de elektrische auto's die vanuit de leasemarkt beschikbaar komen, goed bij particulieren te krijgen. Veel particulieren, die meestal ritjes van minder dan 30 kilometer maken, kunnen een groot deel van hun autogebruik met deze auto's volledig elektrisch laten zijn. Dat is voor veel van hen interessant. In combinatie met een accucheck en in overleg met de sector kunnen we daarin misschien wat bereiken. Ik wil proberen om met de sector te bezien wat de mogelijkheden zijn.

De uitkomsten van het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving en CE Delft sloten niet helemaal aan bij de wensen van het FET. Ik heb grote waardering voor het FET, omdat daarbij samengewerkt wordt door relevante organisaties die de belangrijke ontwikkelingen op het terrein van elektrische auto's ondersteunen. Ik ben daar blij mee. Het onderzoeksresultaat van PBL en CE Delft komt misschien niet zo goed uit, maar er staan heel verstandige dingen in. Bijvoorbeeld dat we wel een laadtegoed voor laadpalen kunnen geven, maar dat 90% van het geld dat daaraan wordt besteed weggegooid geld is, omdat men toch wel gebruik van dat laadtegoed zouden maken. We kunnen wel een aanschafsubsidie geven, maar meer dan 60% van de mensen zou toch wel een elektrische auto gekocht hebben, ook zonder die subsidie. Er is een groep die het allemaal enthousiast ondersteunt, maar er zijn ook onderzoekers die proberen om er de harde werkelijkheid naast te zetten en te bekijken hoe we gezamenlijk de noodzakelijke overgang naar elektrisch rijden kunnen realiseren. Ik werk hieraan met de betrokken instanties. Ik kijk even of ik nog een vraag van de heer Hoogland heb laten liggen. Nee, ik geloof dat ik op al zijn vragen en opmerkingen ben ingegaan.

De heer Hoogland (PvdA):

Misschien ben ik te vroeg met mijn vraag. Vergeef me dat dan. De Minister zei net wat over de 60% en 90% waarover we in de rapporten hebben kunnen lezen. Wil hij ingaan op de kritiek hierop? Is de kritiek dat er bij een aantal aannames vraagtekens kunnen worden gezet terecht? Ik heb vijf punten genoemd. Het eerste is dat het model niet gevalideerd is. Moet ik ze nog een keer noemen?

Minister Kamp:

Nee hoor. Het Planbureau voor de Leefomgeving en CE Delft hebben een eigen verantwoordelijkheid om hun werk goed te doen. Als daar kritiek op is, laten ze dan praten met degenen die kritiek hebben. Als ze tot nieuwe inzichten komen, laten ze die dan melden. Ik neem ze serieus en denk dat de onderzoeken uitwijzen wat redelijkerwijs te verwachten was. We kunnen ze als feit aannemen. Mochten er nieuwe inzichten zijn, dan hoor ik die graag. De organisaties dragen zelf de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van hun werk. Het lijkt mij verstandig als de onderzoekers kennisnemen van de opmerkingen van de mensen die zich in de materie verdiept hebben en deskundig zijn, en er hun voordeel mee te doen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Een rol van de Kamer is om te controleren of het onderzoek waarop de Minister zijn beleidskeuzes baseert, klopt. Het is een interessante polemiek, zeker omdat CE Delft aangeeft dat de betrouwbaarheid van de toegepaste methode gering is, omdat deze een lineair verband tussen de prijs en de verkoopaantallen veronderstelt en de resultaten erg gevoelig zijn voor de autonome ontwikkelingen in de particuliere markt. Ze zetten een aantal vraagtekens bij hun eigen onderzoek. Welke rol hebben de vraagtekens in de keuze van de Minister, als we weten dat het Planbureau voor de Leefomgeving aangeeft dat de extra verkopen door de aanschafsubsidie ver boven de schattingen van CE Delft kunnen komen, als we de ervaringen van Vlaanderen en de gemeente Den Haag doortrekken naar Nederland? De Minister gebruikt die aannames in de brief die hij ons gestuurd heeft.

Minister **Kamp**:

Ik kan niet overzien of de heer Hoogland in zijn enthousiasme onbewust selectief winkelt in de bevindingen van CE Delft en het Planbureau voor de Leefomgeving. Het is nuttig om het Planbureau voor de Leefomgeving en CE Delft te vragen of ze door wat het FET naar voren heeft gebracht reden zien om met een aanvulling op hun onderzoek te komen. Ik zal ze die vraag voorleggen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft een aantal punten aangereikt. We zijn het eens over het grote effect van elektrisch rijden op het leefklimaat. We zijn het niet eens over het tempo waarin het moet gebeuren. Ik stel vast dat onze ambities groot zijn en dat het nogal wat is om in 2035 uit te komen op het percentage dat ik net heb genoemd.

Mevrouw Van Veldhoven zegt dat er een wittevlekkenanalyse van de laadinfrastructuur gemaakt dient te worden. Dat doe ik niet. Ik ben het met mevrouw Visser eens dat we er vooral voor moeten zorgen dat de markt goed werkt. In de vier jaar dat ik op het Ministerie van Economische Zaken zit, heb ik me nog nooit met de brood- of benzinevoorziening in Nederland beziggehouden, omdat de markt op die terreinen gewoon goed werkt en er in de behoefte wordt voorzien. Met de laadpalen moet het net zo gaan. We brengen het plaatsen van laadpalen op gang en zorgen ervoor dat het businessmodel in het jaar 2020 sluitend kan zijn. Tot dan stimuleren we de laadpalen, zowel met betrekking tot de kosten om ze te realiseren als door de hoogte van het belastingtarief dat op de elektriciteit drukt. We stimuleren ze met een beetje extra geld uit een uitgeknepen begroting, maar we moeten zo gauw mogelijk marktwerking zien te krijgen. De markt zal de witte plekken opsporen en daarin voorzien. Daar heb ik geen enkele twijfel over.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wie er na het jaar 2020 verantwoordelijk is voor de laadpalen. Het antwoord is degenen van wie de laadpalen dan zijn. We hebben nu het systeem dat er wel winkelvoorzieningen bij een benzinestation, een station voor fossiele brandstoffen, mogen zijn, maar niet bij laadpalen. In de toekomst groeien we toe naar een nieuwe situatie waarin steeds meer bij laadpalen geladen wordt en steeds minder fossiele brandstoffen gekocht worden. Dit betekent dat er rond de laadpalen een

commerciële omgeving ontstaat waarin de markt zijn werk doet en waaraan de consument vertrouwen kan ontlenuen. De overheid bemoeit zich niet met brood of met benzine en dat gaat van een leien dakje.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Gelukkig bemoeit de overheid zich niet met brood. De smaak zou er niet per se op vooruitgaan. De Minister refereerde net aan de kip-of-eisituatie. We hopen dat als die kip-of-eisituatie op gang is gebracht, er vanzelf nieuwe kippen en eieren worden geproduceerd. De verdeling over het land kan echter een ongelijk beeld geven als het in de Randstad vanzelf gaat en in minder drukbevolkte regio's de markt zijn werk niet doet. Heeft de Minister hierover nagedacht? Verwacht hij dat de markt in alle Friese dorpen even goed werkt als in de Randstad? Mensen willen in heel Nederland terechtkunnen met hun elektrische auto. Is de dynamiek tussen stad en regio een factor waarover de Minister toch eens gaat nadenken?

Minister **Kamp**:

Er zijn 100.000 kippen, 100.000 elektrische en semi-electrische auto's, in Nederland en er zijn 85.000 laadpunten. We zijn al een ontzettend eind gekomen. Ik ben niet van plan om in alle Friese dorpen laadpalen neer te zetten. Daar moeten we absoluut niet aan beginnen. De markt zal kijken naar de behoefte en daar vervolgens aan voldoen. We hebben de zaak met de kippen en eieren op gang gebracht. Het vervolg zal door de markt worden opgepakt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Misschien in Barneveld. Als er 85.000 eieren in één mandje liggen, is het in de rest van het land slecht omeletjes bakken. Er hoeft niet in elk Fries dorp een laadpaal te staan, maar men moet in elke regio weten waar men zijn auto goed kan opladen. Heeft de Minister een analyse gemaakt van de verdeling? Vindt deze gelijkmatig plaats of komen de meeste eieren terecht in de Randstad? Nederland is groter dan de Randstad. De Minister weet daar alles van.

Minister **Kamp**:

We hebben het proces op gang gebracht. Op het platteland, waar de heer Van Helvert woont en ik ook, kunnen mensen een aansluiting op hun eigen terrein laten plaatsen. Juist op het platteland zijn meer private laadpalen. We moeten het zijn gang laten gaan en ervoor zorgen dat de beweging die met de laadpalen in gang is gezet en die uniek is in de wereld, doorzet. Vandaar dat er 3.000 extra bijkomen. We hebben straks 28.000 semipublieke laadpunten. Ik voorspel dat er meer komen en dat het aantal privélaadpalen ook verder groeit.

Ik kom bij het voortrekken van elektrische auto's. Het voorstel is dat ze gratis geparkeerd mogen worden, dat ermee over busbanen gereden mag worden en dat er bij de veerponten geen tol voor betaald hoeft te worden. Ik voel daar echt helemaal niets voor. We moeten dat niet doen. In de praktijk werkt het niet als met de ene auto iets niet mag en met de andere auto wel. Het betekent dat we auto's heel goed moeten kunnen onderscheiden. Tegelijkertijd zorgen we ervoor dat er steeds meer van dit soort auto's komen, zoals de heer Van Helvert zei. We willen dat die allemaal gratis op de pont mogen en gratis of tegen een laag tarief geparkeerd mogen worden. Zo wordt het erg ingewikkeld. Het voortrekken bij parkeren, bij busbanen en bij tol is een doodlopende weg en ik voel er niets voor.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gesproken over emissieloze bussen en taxi's in binnensteden. In de steden moet als eerste resultaat worden bereikt, want daar zijn de problemen het grootst. Ik ben dan ook erg blij dat de mensen die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer de ambitie hebben om over acht jaar alle nieuwe bussen elektrische bussen

te laten zijn. VDL Bus Venlo is een bedrijf waar ook kleine bussen, die tussen taxi's en bussen in zitten, worden gemaakt. Het zijn volledig elektrische auto's die in de steden kunnen worden ingezet. Het is van groot belang dat we dit snel voor elkaar krijgen. Ik ben erg enthousiast over de bereidheid van de openbaar vervoerders om stappen te zetten. Ik werk graag met hen, de producenten en de gemeenten samen om dit te stimuleren. Op dit punt moeten we echt meters maken.

Mevrouw Van Veldhoven zei dat er naar het Duitse beleid gekeken moet worden. Ik heb al gezegd dat ik net uit Duitsland kom. Voor wat betreft de waterstofinfrastructuur en de twee kippen die we daarbij hebben, is er nog wel iets voor elkaar te krijgen. Ik geloof in waterstofauto's. Het is heel opmerkelijk dat Toyota, Hyundai en Kia al een goed product op de markt hebben gezet. We zullen met het FET, de fabrikanten en andere betrokkenen bekijken welke mogelijkheden er zijn om een gewenste ontwikkeling op gang te brengen. Waar samengewerkt kan worden met en geleerd kan worden van Duitsland, doe ik dat graag.

Mevrouw Van Veldhoven sprak over de verenigingen van eigenaren. We moeten op dit punt zeker verder komen. Ik ben ingegaan op de standaardisering van de normen, die ik net als mevrouw Visser cruciaal vindt. De standaardisering kunnen we zien als de uniformering van de aanbestedingen. Het aanbesteden van laadpalen is voor veel gemeenten een nieuwe activiteit. Een paar gemeenten zijn er heel goed in. Het is heel mooi dat er al een Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur is. Dat hoeven we dus niet meer in het leven te roepen. Er zijn al 100 gemeenten die door dat platform geadviseerd zijn. Het is goed dat grote gemeenten met ervaring kleine gemeenten meetrokken. Mevrouw Visser woont er niet, maar Rotterdam heeft zeventien omliggende gemeenten laten profiteren van zijn knowhow. We zien dat ook in andere gemeenten. Het is een goede ontwikkeling waarmee we de zaak kunnen versnellen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Men richt zich sterk op het middel, de laadpalen, terwijl er in de markt ontwikkelingen gaande zijn. We vragen aandacht voor de zogenaamde lock-in, die inhoudt dat er zulke lange contracten worden afgesloten dat als er in de markt betere, snellere of efficiëntere ontwikkelingen optreden, men daartoe niet kan overgaan. Juist in de G-4 maakt men gebruik van contracten die alles voor tien, vijftien jaar vastleggen. We signaleren dat er veel ontwikkelingen in de laadpaalstructuur zijn, maar ook dat er een complete lock-in is gecreëerd. Het is mooi dat de Minister naar Rotterdam verwijst, maar er zijn directe risico's. Als dit zich uitspreidt als een olievlek, wordt het tegenovergestelde bereikt.

Minister **Kamp**:

Ik zal het verder uitzoeken, want het is zeer onwenselijk dat dit gebeurt. Het is mogelijk om een langetermijncontract af te sluiten, maar daar toch een zekere mate van flexibiliteit in in te bouwen. Ik ga bij de volgende rapportage over elektrisch rijden op dit punt in. Voor de laadpalen is een businesscase nodig. Als de palen in zes, zeven jaar afgeschreven moeten worden, is er geen businesscase. Men heeft dus tien, vijftien jaar nodig. Het risico dat men dan niet mee kan gaan in standaardisering, het gebruik van dezelfde normen en het profiteren van innovatie, mag niet gelopen worden. Ik ga erop in bij de volgende rapportage.

De heer Van Helvert zei dat ik niet nerveus moet worden als er volgend jaar sprake is van een dipje. Dat zal ik niet doen. Het is een goede aanbeveling. Hij zei ook dat er een expertteam moet komen dat wethouders ondersteunt. Dat moet gebeuren. Wethouders moeten ondersteund worden. Het kenniscentrum waarover ik net sprak, functioneert als zodanig. Ik zal met de VNG overleggen of dit door de wethouders ook zo wordt ervaren. Ik heb de 100 gemeenten genoemd, maar er zijn in totaal 392 gemeenten. De kennis moet dus voor alle gemeenten

beschikbaar en toegankelijk zijn. Naar aanleiding van de opmerking van de heer Van Helvert ga ik na of dit optimaal is.

De voorzitter:

Er is behoefte aan een tweede termijn. De Minister is uitgebreid op de vragen en stellingen ingegaan; we houden het dus kort. Een bijdrage van rond de minuut moet lukken.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Allereerst dank ik de Minister voor zijn beantwoording. Ik had een vraag gesteld, die ik nog iets scherper zal formuleren: gaan we die 75.000 particuliere elektrische rijders in 2020 halen? Denkt de Minister dat dit gaat lukken?

Ik heb vier toezeggingen genoteerd. Daar ben ik blij mee. Een aantal liggen op het terrein van hetgeen collega Van Veldhoven heeft ingebracht, maar het betreft ook de batterijgarantie en de vraag aan de onderzoekers over het rapport. De motie-Vos werd aangehaald als een soort wetmatigheid dat er in 2025 alleen nog emissieloze auto's mogen rijden, terwijl in de tekst vooral wordt ingegaan op het streven om in 2025 emissieloze auto's te verkopen en dit ook nog eens in een Europees verband wordt gezet. Onze ambitie gaat verder dan wat de Minister realistisch of wenselijk acht. Ik accepteer het verschil, maar ik heb liever dat hij gaat voor een scherpere doelstelling in Europa.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik dank de heer Hoogland voor deze toelichting. Kan hij ingaan op de aankondiging in de pers dat de PvdA met een wetsvoorstel komt om emissieloos rijden in 2025 te verplichten? Misschien klopt dit bericht niet en kan hij dit ontkrachten. Dan is het van tafel. De heer Hoogland zei net dat in de motie het woord «streven» staat.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik zal vertellen wat we willen doen. We zullen de deur platlopen bij onze Europese partijen om ervoor te zorgen dat ze voor een strengere norm gaan. Voor de plannen hebben we onszelf huiswerk gegeven dat onder meer bestaat uit het maken van wetgeving voor het verlagen van parkeertarieven voor elektrische auto's, het vrijstellen van tol en vrije toegang tot de busbaan, wat voor een deel lokale maatregelen zijn. Het is goed dat we er scherp op blijven dat Europa daadwerkelijk doet wat er moet gebeuren, want op dit moment wordt aan de strenge norm een «conformed deflector» toegevoegd waardoor er lossere regels ontstaan. Dat is een slechte zaak. Gezien de inzet van de Minister van I en M in Europa op dit punt, is het kabinet het met ons eens.

Mevrouw Visser (VVD):

De berichtgeving dat er een voorstel komt dat er in 2025 geen fossiele auto's meer gekocht mogen worden, klopt dus niet? Het is goed om dit te bevestigen.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik ben daar helder over geweest en de motie-Vos ook. Die gaat over het streven naar het verkopen van emissieloze auto's in 2025. In dat streven gaan we verder dan andere partijen, maar de motie is duidelijk over de beperkingen die er zijn om dit alleen in Nederland te doen. Dan zouden we immers alleen de importeurs van auto's pleasen. Als het op Europees niveau kan, zien we het wel zitten om de duimschroeven bij de industrie aan te draaien.

De heer Van Helvert (CDA):

De heer Hoogland noemde het verlagen van de tol en de parkeertarieven voor elektrische auto's. Dat klinkt sympathiek, maar denkt hij dat het verlagen van de inkomsten voor decentrale overheden, wier budget vaak nog meer onder spanning staat dan dat van Den Haag, voldoende bijdraagt? Als men eenmaal zo'n auto heeft, is men toch al goedkoper uit door lagere onderhouds- en tankkosten. Is het dan verstandig om andere kosten ook nog eens naar beneden te brengen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat vind ik heel verstandig. Men moet het bezien in samenhang met de voorstellen in het plan. Het is natuurlijk breder. De heer Van Helvert zou gelijk hebben als het echt zou leiden tot een deuk in de begroting van decentrale overheden, maar eerlijk is eerlijk, de twee tolprojecten die in de planning zitten, de A15 en de Blankenburgtunnel, zijn rijksprojecten en zijn er nog niet eens. Daarnaast is er de Westerscheldetunnel. Als we het aandeel elektrische auto's in Nederland omzetten naar het aandeel dat in of naar Zeeland rijdt, is hetgeen de heer Van Helvert schetst geen groot probleem. Als dat wel zo is, ben ik altijd bereid er nog een keer naar te kijken. Ik ga er echter niet van uit dat de combinatie die de tunnel in Zeeland exploiteert, failliet gaat vanwege dit voorstel.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Er gaat waarschijnlijk geen gemeente failliet, maar we hebben het over de portemonnee van een ander, van een provincie of een gemeente. Tegen die groepen zeggen we dat de inkomsten omlaag moeten omdat we het elektrisch rijden willen stimuleren, terwijl we weten dat elektrische auto-eigenaren structureel al voordeel hebben. In hoeverre bereiken we dat meer mensen een elektrische auto gaan rijden door op kosten van de decentrale overheden dit voordeeltje te bieden?

De heer **Hoogland** (PvdA):

We moeten reëel zijn. Dat is niet zo. We doen echter niet helemaal wat de heer Van Helvert zegt. We willen de Gemeentewet aanpassen om ervoor te zorgen dat er een mogelijkheid is om het te doen. Een lokale afweging is altijd mogelijk. Ik kan me goed voorstellen dat er gemeenten zijn die dit niet doen. Er is één toltraject waar dit invloed op kan hebben en dat is niet eens van een gemeente. Wat dat betreft is er geen sprake van inkomstenderving of dat het van bovenaf opgelegd wordt. Dat kan niet eens gezien het feit dat de gemeente in het Nederlands bestel een eigenstandige positie heeft.

Ik wil graag een VAO aanvragen waarbij het unicum zich kan voordoen dat de PvdA moties indient die het beleid op dit thema ondersteunen. Ik hoop dat we dat kunnen bereiken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voor de grote omslag hebben we Europa nodig. Als we via de norm naar schoner verkeer willen, is het belangrijk dat de norm daadwerkelijk de norm is. Aangezien aan de norm een ontsnappingsclausule is gekoppeld, moeten we minder optimistisch zijn over wat de norm van 95 gram bijdraagt aan een andere harde norm, namelijk de doelstelling uit het klimaatbeleid. We moeten onszelf niet rijk rekenen. Die boodschap wil ik de Minister op het punt van de norm geven. Reken niet met 95 maar met 140. Bekijk vervolgens wat er op andere beleidsterreinen nodig is om de norm te halen, want op dit punt komt het niet van het verkeer.

De Minister zegt dat het vanaf 2020 vanzelf gaat en dat het daarna nog zo'n vijftien jaar duurt voordat alle nieuwe auto's die worden verkocht elektrisch zijn. Ik ben optimistischer dan de Minister. Dat heeft misschien iets te maken met mijn partij. Naast de huidige plannen kunnen we nadenken over de wijze waarop we het voor mensen aantrekkelijk maken om de keuze voor een elektrische auto te maken. De afweging om een

elektrische auto te kopen, moet niet worden gemaakt op basis van de vraag of er überhaupt een plek in de buurt is waar iemand zijn auto kan opladen, ongeacht of degene in de Randstad woont of daarbuiten. Niet iedereen buiten de Randstad heeft een eigen oprit. We moeten ervoor zorgen dat iemand buiten de Randstad die afweging gemakkelijk kan maken. We willen de momenteel rondrijdende gesubsidieerde auto's – fijne en prettige auto's die een bijdrage aan de luchtkwaliteit kunnen leveren – immers graag in Nederland houden. Is de Minister dat met mij eens?

We komen inderdaad met een initiatiefwetsvoorstel, zeg ik tegen mevrouw Visser. Dat heeft overigens geen betrekking op het verbod op de verkoop vanaf 2025. Dat stond ook niet letterlijk in de tekst. Ik kan mij de verwarring echter voorstellen; het is dus goed dat een en ander is opgehelderd. Wij willen dat gemeenten in de gemeenteraad hun eigen afwegingen kunnen maken over wat ze voor de luchtkwaliteit in de stad willen doen. Sommige gemeenten kiezen voor een milieuzone, niet het favoriete onderwerp van mevrouw Visser. Een milieuzone is een alternatief dat kan worden ingezet om ervoor te zorgen dat het aantrekkelijk wordt om met een elektrische auto de stad in te gaan. Dat kan de aankoop van een elektrische tweedehands auto stimuleren voor mensen die wellicht niet het geld hebben om meteen een nieuwe te kopen. Zo kunnen we de gesubsidieerde auto's toch in Nederland houden.

De voorzitter:

Hebt u daar een vraag over, mevrouw Visser, of wilt u meteen beginnen? U hebt eerst een vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik deel het optimisme van mevrouw Van Veldhoven over wat er allemaal in de markt mogelijk is. Daarom intrigeert het me waarom D66 op een aantal punten zo graag sturing vanuit de overheid wil, zowel op de aantallen als op de wijze waarop. Hoe verhoudt dat zich tot elkaar, want juist in de markt ontstaan alle innovaties? Aan de andere kant van de wereld gaat de ontwikkeling van de waterstofauto's heel erg snel. Als de Japanners zeggen dat die de norm worden, geldt dit uiteindelijk vaak wereldwijd, want zij stellen vaak de kwaliteitsnormen in de wereld. Hoe verhoudt dit verhaal zich tot het overheidsingrijpen en het sturen op aantallen, terwijl een en ander over drie jaar, als de elektrische auto betaalbaar en snel oplaadbaar is en de accu heel lang meegaat, misschien veel sneller gaat?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De markt zorgt niet voor schone lucht en gaat klimaatverandering niet tegen. Als we die publieke goederen willen bewaken en niet willen dat het klimaat zo verandert dat de aarde grotendeels onleefbaar wordt, hebben we overheidssturing nodig. Daar zorgt de markt niet zelf voor. De urgentie is groot. We moeten op allerlei terreinen van alles doen, ook op het terrein van vervoer. Er kunnen verschillende maatregelen worden genomen. Sommige maatregelen zijn niet effectief, zoals een aankoopsubsidie. Zo'n maatregel moet dan niet worden genomen. Die stellen we dus ook niet voor in dit plan. We kunnen echter wel bekijken welke maatregelen kunnen worden genomen om de dynamiek van de markt enigszins te versterken. De markt heeft een dynamiek. Dat is mooi. Dat vinden we belangrijk. Misschien kunnen we die verder versterken. Daarvoor hebben we tien voorstellen gedaan.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dank voor het antwoord, maar ik heb toch een vervolgvraag. Volgens mij hebben we aangegeven dat de overheid zich bezighoudt met het bronbeleid en dus duidelijk de normen vaststelt. De innovaties zijn juist te

zien in de wijze waarop dat wordt gerealiseerd. Ik hoor de woordvoester van D66 in tweede termijn in de eerste zin pleiten dat het haar gaat om het bronbeleid, heldere normen en de handhaving ervan. Het intrigeert me dan waarom D66 nog allerlei aanvullende zaken wil regelen, terwijl het bronbeleid juist datgene is wat effectief is. Laten we dus vooral daarop inzetten. Er worden al aanvullende fiscale maatregelen genomen. De Minister geeft terecht aan dat er een flinke subsidie op zit. Hoe verhoudt zich dat tot het pleidooi?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik zou de vraag bijna meteen kunnen terugkaatsen, want als mevrouw Visser niet gelooft dat er soms aanvullende maatregelen op het bronbeleid nodig zijn, waarom worden de door dit kabinet voorgestelde fiscale voordelen dan gesteund? Het bronbeleid is heel erg belangrijk. Daar kunnen we stappen mee zetten om voor geheel Europa eenzelfde standaard neer te zetten. Dat is hartstikke goed, want hoe meer die markt één is en hoe minder die versnipperd is, des te beter het is. Daarnaast is de situatie in Nederland momenteel zo dat auto's uit de zakelijke markt naar de tweedehandsautomarkt komen. Wij willen door die auto's in Nederland een bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit voor onze burgers. In Nederland hebben 1 miljoen mensen longklachten. Zij zijn ermee geholpen als ze dagelijks minder uitlaatgassen inademen. Daar kunnen die auto's een bijdrage aan leveren. Europa gaat niet voor ons regelen dat die auto's in Nederland bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid van onze burgers. Daarom denk ik na over aanvullende maatregelen om het voor mensen die nog geen nieuwe elektrische auto kunnen betalen aantrekkelijk te maken om een tweedehands elektrische auto te kopen. Zij maken zich bijvoorbeeld zorgen over de batterij en vragen zich af of die het nog lang genoeg doet. We willen graag een garantie geven, zodat we die zorg bij mensen wegnemen.

De **voorzitter**:

Zo werd het toch nog een mooie, lange tweede termijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Dit is inderdaad de kern van wat we met elektrisch rijden willen en wat we als de rol van de overheid beschouwen. Volgens de VVD is dat laatste het bronbeleid. Er zijn heldere Europese normen afgesproken die daarop handhaven. Ik ben niet zo pessimistisch als ik zie wat we sinds de jaren negentig hebben bereikt. Met een ontzettende toename van het verkeer en een groei van de economie is er 70% minder fijnstof en 70% minder stikstof. Juist de laatste paar jaar is er een reductie in de CO₂-uitstoot. Hoe is die reductie gerealiseerd? Door het bronbeleid; daar moeten we dus op inzetten. Dat kan alleen in Europees verband worden gedaan. Het gaat de VVD om het bronbeleid en om kosteneffectieve maatregelen. Ik wil geen Outlander-dossier meer; we moeten dus kritisch zijn op de fiscaliteiten en de wijze waarop we de belastingen inzetten. Er hoeft niet gestuurd te worden op allerlei gedrag, maar we moeten ervoor zorgen dat we de belastingen inzetten waarvoor ze bedoeld zijn, namelijk het heffen en innen daarvan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik zou bijna willen vragen onder welke steen mevrouw Visser heeft gezeten. Het dieselgateverhaal laat zien dat de ambities van het bronbeleid heel hoog waren, maar dat het die ambities niet helemaal heeft waargemaakt. We moeten dus kanttekeningen plaatsen bij de bijdragen die het bronbeleid heeft geleverd. Er is gesjoemeld met het bronbeleid. Dat is echt een zorg. Volgens mij deelt de VVD die zorg ook; laten we het bronbeleid dus niet heilig verklaren. Daarnaast is het de

vraag waarom al die fiscale maatregelen, die mevrouw Visser ook steunt, moeten worden genomen als we alleen het bronbeleid moeten uitvoeren.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb in eerdere debatten al aangegeven dat bestaand bronbeleid en bestaande normen moeten worden gehandhaafd. Wij zijn het enige land in Europa dat een uitgebreid systeem heeft voor het meten van bijvoorbeeld luchtkwaliteit. Er wordt twee keer wetenschappelijk gevalideerd of het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) het wel juist doet en op welke wijze men het doet. Nederland hanteert overal dezelfde normen, anders dan in Duitsland, Frankrijk of Engeland, waar alleen daar normen worden opgesteld waar mensen wonen op wie de normen invloed kunnen hebben. Wij zijn het enige land met zo'n uitgebreid systeem voor het meten van de luchtkwaliteit. We meten het elk jaar, zelfs met dieselgate. Met die metingen zien we dat het percentage fijnstof, stikstof en ook CO₂ is afgenomen. Dat is het voordeel van het bronbeleid. Dat betekent niet dat er geen dieselgate is. We hebben immers moeten ingrijpen. In Nederland hebben we de boel op orde als het gaat om inzicht in de feiten. Mevrouw Van Veldhoven vroeg hoe het met andere alternatieven zit. De Minister stelt jaarlijks een nationale energieverkenning op en kijkt daarbij naar alle zaken, zoals het voorgestelde pad en de afwijkingen daarin. Mevrouw Van Veldhoven kan daarin gewoon lezen wat er op het terrein van verkeer gebeurt. Er zijn zo veel rapportages en zo veel metingen die dit soort dingen aantonen. Ze kan een en ander ook nog eens valideren. Mevrouw Van Veldhoven heeft onlangs tevens het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ontvangen, waarin ze kan zien wat er gerealiseerd is en wordt. Wat het andere aspect betreft: ik ben inderdaad kritisch op de fiscale maatregelen. Dat was de VVD eerder ook. De maatregelen zijn nu afgesproken, maar we blijven er kritisch op. Ik ben blij dat de stap is gezet om van hybride naar full electric over te gaan. Ik geloof echter nog steeds dat bronbeleid het verstandigste is, maar dan een bronbeleid waarbij de overheid niet voor de techniek kiest, want zoals ik zojuist aangaf, kan de techniek elektrisch of waterstof zijn, maar net zo goed komt er iets heel anders. Ik heb geen idee. Gelukkig maakt niet de overheid maar de markt auto's.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Volgens mij zijn de fiscale maatregelen niet techniekgebonden. Het gaat over zero-emissie; de vraag blijft dus waarom mevrouw Visser die maatregelen heeft gesteund. Of zegt zij nu dat de VVD van plan is om de fiscale stimulansen voor schone auto's af te schaffen? Wat is daar de logica van als we bedenken dat we met 17 miljoen mensen op dit zeer kleine stukje aarde wonen, waarin we dichter op elkaar zitten en meer last hebben van elkaars uitlaatgassen dan in andere landen?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Daarom doen we het zo verdomd goed. Ik snap dat mevrouw Van Veldhoven dit punt continu wil agenderen en dat is haar goed recht, maar kijk naar de feiten en de cijfers, en dat in een land waar we zo dicht op elkaar wonen, waar we zo veel last hebben van de achtergrondconcentratie met betrekking tot de luchtkwaliteit. Als we in het Duitse Ruhrgebied investeren, kunnen we meer effect bewerkstelligen dan hier voor die laatste 0,0001% die we niet eens meer kunnen beïnvloeden. Drie kwart van de fijnstof heeft immers niets te maken met menselijk handelen, maar komt uit de natuur of uit het buitenland. We doen het hier ontzettend goed. Hier gelden overal dezelfde normen en die worden getoetst. De VVD heeft de autobrief gesteund. Daarmee steunen we de maatregelen, maar dat ontslaat ons niet van de plicht om kritisch te bekijken op welke wijze

de maatregelen uitpakken. Het geeft aan dat wij blijven staan voor het bronbeleid.

Ik ga terug naar mijn eigen bijdrage. Ik ben heel erg benieuwd naar de voorstellen van de heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven voor de verdere uitwerking. Gelukkig hebben we heel weinig tolwegen in Nederland. Wat ons betreft blijven dat er zo min mogelijk; daarmee kan dit probleem dus direct opgelost worden. Wat de parkeertarieven betreft: laten we ervoor zorgen dat we de mensen die heel hard voor een auto moeten sparen – een auto is in Nederland ontzettend duur – niet de stad uit pesten met een parkeertarief in het geval van een diesel- of een benzineauto. Dit is meer een hartenkreet. Ik wacht het voorstel van beide initiatiefnemers af.

Ik ben blij met de toezegging van de Minister over de lock-in omtrent de laadinfrastructuur en de concessieovereenkomsten, want die is van belang. De Minister had het over het bouwen. We hebben recentelijk vanuit de Europese Commissie een heel pakket gekregen, het winterpakket genaamd. Ik moet eerlijk bekennen dat ik nog niet alle duizend pagina's heb gelezen, maar er staan een flink aantal voorstellen in voor de gebouwde omgeving. Ik roep de Minister bij dezen op, en wellicht gaat hij het ook doen, om net als bij het bronbeleid voor de auto's, ook in de gebouwde omgeving niet te kiezen voor de technieken die in een bouwbesluit worden opgenomen, maar voor de doelstellingen. Geef ruimte om zaken terug te verdienen. Het kan immers niet zo zijn dat mensen die een appartement willen verbouwen, ineens worden geconfronteerd met een aangepast bouwbesluit waardoor ze een parkeerplaats met oplaadinfrastructuur van duizenden euro's extra moeten realiseren.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor zijn beantwoording. Het is fijn dat de Minister naar aanleiding van de opmerking over expertteams zal toetsen bij de VNG of de geboden hulp ook als zodanig wordt ervaren. Dat is heel goed.

Aangezien de Minister zijn agenda toch tot 21.00 uur heeft gereserveerd, kom ik op het volgende punt.

De voorzitter:

U hebt maar een paar minuten spreektijd.

De heer Van Helvert (CDA):

We hebben het vooral over de elektrische auto, maar hoe kijkt de Minister aan tegen een zelfrijdende auto? Draagt de opkomst van de elektrische auto bij aan het versnellen van de zelfrijdende auto? Wat is ervoor nodig om met meer zelfrijdende auto's te rijden, niet puur op basis van sensoren maar ook op basis van boordcomputers die met elkaar in contact staan? Wat de auto-industrie en het maken van elektrische auto's in Nederland betreft: we weten dat een bedrijf aan het bekijken is of het een fabriek in Nederland kan planten. Dat zou uiteraard hartstikke fijn zijn voor de maakindustrie in Nederland. In het verleden heeft een Minister van Economische Zaken een positieve bijdrage geleverd aan het opnieuw leven inblazen bij een autofabriek in het zuiden van het land. Kent de Minister de stand van zaken op dit punt? Wat kan hierin zijn rol zijn?

Minister Kamp:

Kan de heer Van Helvert de vraag iets verbijzonderen, want ik weet niet goed wat hij van mij wil horen.

De heer Van Helvert (CDA):

Komt Tesla een fabriek in Nederland bouwen? Wat is de stand van zaken? Wat kan de rol van de Minister hierin zijn, gezien het feit dat een vorige

Minister van Economische Zaken een heel positieve bijdrage heeft geleverd bij NedCar in Born?

Minister Kamp:

Voorzitter. Ik mag mij gelukkig prijzen met de benadering van de woordvoerders van het onderwerp elektrisch rijden. Elektrisch rijden is van grote betekenis om meerdere redenen. Ik wil dat we het zo snel mogelijk en op een verantwoorde manier voor elkaar krijgen. Ik voel me hierin gesteund door de Kamer. Iedereen heeft zijn eigen invalshoek en zijn eigen accenten, maar iedereen ziet dat het belangrijk is en wil een bijdrage leveren om het voor elkaar te krijgen. Ik ben de Kamer zeer erkentelijk voor haar steun op dit onderwerp. Ook zij die zich bezighouden met het stimuleren van elektrisch rijden, in het bijzonder de partijen die actief zijn in het FET, zullen het als een grote steun ervaren en ik ben blij voor hen. De heer Hoogland vraagt hoe het zit met de doelstelling voor particulieren die in elektrisch aangedreven auto's rijden. Op dit moment rijden er in Nederland 100.000 semi-elektrische en elektrische auto's. De doelstelling is om in 2020 75.000 particuliere rijders in deze auto's te realiseren, 50.000 in tweedehands voertuigen en 25.000 in nieuwe voertuigen. Dit is een onderdeel van de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020. Ik gebruik het woord «heilig» niet vaak, maar de green deals neem ik heel serieus. Ze zijn gericht op het maken van afspraken over zaken die zowel ik als ook gemeenten, provincies en bedrijven belangrijk vinden. In green deals kunnen we met elkaar samenwerken, elkaar versterken en de zaak sneller realiseren. Dit is van het grootste belang. Wij sluiten heel veel green deals en ik verzeker de heer Hoogland dat ik ze alle bijzonder serieus neem, ook deze.

De heer Hoogland kondigde een VAO aan. De voorzitter begrijpt dat ik daar geen enkel commentaar op heb. Ik wacht het altijd gewoon af.

De heer Hoogland (PvdA):

Het is goed om te horen wat de Minister zegt over de green deals. De vraag onder de vraag is of we het redden. De Minister neemt de green deals serieus. Dit is ook logisch, gezien het feit dat hij ze zelf sluit. Momenteel rijden er ruim 5.000 particulieren elektrisch. Ik noem het aantal even uit het hoofd. Er is dan nog een behoorlijke weg te gaan. Halen we de doelstelling? We hebben nog drie jaar, als ik het goed zeg.

Minister Kamp:

Het is zaak om hierover tussenrapportages te verzorgen, zodat de heer Hoogland het kan volgen. Ik zal even bekijken hoe we de Kamer kunnen meenemen. De overgang naar elektrisch rijden vindt iedereen belangrijk. Het is echter een mijl op zeven om te komen van 1% nu tot 100% in 2035. Hiervoor moet nog van alles gebeuren. Dit is een eerste stapje. Dergelijke stapjes zijn in het begin van groot belang en we moeten ze ook zo veel mogelijk volgens afspraak zetten. Ik zal de verschillende stappen volgen en de voortgang die geboekt wordt inzichtelijk maken voor de Kamer. Mevrouw Van Veldhoven sprak over de Europese norm. We zijn het eens over het belang van een goede, scherpe Europese norm voor de ontwikkeling van het elektrisch rijden en over het feit dat er met deze Europese norm niet gesjoemeld moet worden. Mijn medewerkers attendeerden mij erop dat ik op één punt onduidelijkheid heb laten bestaan. Straks geldt voor alle autofabrikanten in Europa een norm van 95 g/km CO₂. Ik wil echter de nuance aanbrengen dat het een soort gemiddelde voor de gehele sector betreft. Sommige autofabrikanten fabriceren immers kleinere auto's en andere grote auto's, zodat er een verdeling is gemaakt. Er wordt meteen tegen mij gezegd dat niet vier maar drie van de twaalf auto's in mijn directe omgeving elektrisch zijn. Dit betekent dat niet een derde maar een kwart van het relevante autopark van Economische Zaken elektrisch is. Deze correctie geef ik graag mee.

Ik kom op de laadinfrastructuur. Ik kan er niet veel nieuws aan toevoegen. De laadinfrastructuur is van het allergrootste belang. Wij hebben al heel veel gepresteerd op dit punt en gaan nog meer presteren. Ik blijf het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) actief volgen en stimuleren. Het verschil in mening tussen mevrouw Van Veldhoven en mij is niet zo groot. Ik ben ervan overtuigd dat de markt het voor elkaar krijgt, maar ik weet ook dat een markt pas werkt als er een markt is. We moeten er dus voor zorgen dat er een markt komt. Deze moeten we in het begin stimuleren en daar hoort bij dat we er goed toezicht op houden. We doen heel veel op het terrein van stimuleren, gelet op de gemaakte planning met de stimuleringsmaatregelen tot 2020. We dragen bij aan de investeringskosten, hanteren een lager elektriciteitstarief en een verlaagd energiebelastingtarief, en bieden ondersteuning vanuit alle bestuurders, provincies, gemeenten en ministeries. Op deze manier doen we heel veel om de markt vanaf 2020 goed te laten werken. De verschillen tussen mevrouw Van Veldhoven en mij op dit punt zijn niet zo groot. Mevrouw Visser benadrukte opnieuw het bronbeleid. Ik ben het met haar en de heer Van Helvert eens dat dit de grote drijvende kracht is. Net zoals mevrouw Visser geloof ik in marktwerking, maar we moeten deze wel creëren en er toezicht op houden. Mevrouw Visser maakte een kritische opmerking over wat er in de bouw wel en niet zou kunnen. Zij zei: stel nu dat men een appartementencomplex verbouwt; als we voorzieningen treffen voor het laden van elektrische auto's moeten er duizenden euro's extra uitgegeven worden. Als er een appartementencomplex verbouwd wordt, zou het heel jammer zijn als we de betreffende maatregelen niet treffen, want dan moeten we dit later alsnog doen. Over een tijdje rijdt iedereen immers in elektrische auto's. Het zou zonde zijn als we dan een vernieuwd appartementencomplex hebben waarin de voorziening voor elektrisch rijden ontbreekt. Ik doe dus graag mijn best om dit soort aanpassingen in de verbouwing te krijgen. Deze wens is niet alleen afkomstig van mij als Minister van Economische Zaken, maar wordt ook geuit door de bewoners van de appartementen en het bestuur van de vereniging van eigenaren. Het is vooral een kwestie van informeren en motiveren. Ik zal met de bouwsector bespreken hoe we dit punt kunnen meenemen in het streven naar innovatie in de bouw.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Sommige appartementencomplexen hebben geen parkeerplaatsen. Het gaat mij om het feit dat we vanuit het winterpakket eventueel een verplichting krijgen opgelegd om allerlei voorzieningen die we nog niet hebben te implementeren. Het signaal dat ik namens de VVD-fractie wil afgeven, is dat het niet zo kan zijn dat mensen die gewoon een kleine verbouwing doen nu ineens op kosten worden gejaagd met dit soort zaken, terwijl ze misschien over vijftien jaar zouden zeggen: «prima, maar nu even niet», omdat ze bijvoorbeeld geen elektrische auto hebben of omdat er helemaal geen parkeerplekken zijn. Laten we dus even kritisch kijken naar het Bouwbesluit. Dit is al een bouwwerk van heb ik jou daar waarover de VVD altijd kritisch is geweest. We willen mensen niet onnodig op kosten jagen – deze hartenkreet heb ik in ieder geval geslaakt – en de innovatie bevorderen.

Minister **Kamp**:

Als mevrouw Visser mij vraagt om op een bepaald punt kritisch te zijn, dan zal ik kritisch zijn. Dan zal ik goed bekijken wat er op dit punt uit het winterpakket komt, wat redelijk is en wat volgens mij het beste is om te doen. Ik zal mij hier goed in verdiepen en proberen om een lijn te volgen waarin mevrouw Visser zich kan vinden.

De heer Van Helvert sprak over de relatie met de zelfrijdende auto. Ik heb het in het begin van dit overleg even kort genoemd. Ik ben ervan

overtuigd dat er twee ontwikkelingen zijn die elkaar kunnen versterken. Elektrische auto's zijn veel gemakkelijker in te passen in een systeem met zelfrijdende auto's dan auto's die op fossiele brandstoffen rijden. De mensen die op deze ontwikkelingen vooruitlopen, zien dit ook en zijn druk bezig om het bij elkaar te brengen. Ook mijn collega van I en M is er bijzonder in geïnteresseerd en heeft er ook een goede lijn voor ontwikkeld.

Ik kom op Tesla. De grootste autofabrikanten zien natuurlijk dat elektrische auto's de toekomst hebben. Een belangrijk thema op dit moment is het goedkoop realiseren van batterijcapaciteit. Dit gebeurt in grootschalige productie-eenheden. Tesla heeft er een gerealiseerd in Amerika en overweegt om een tweede in Europa neer te zetten. Er zijn nogal wat Europese landen met veel ervaring op het terrein van auto's en alles wat hiermee samenhangt. Ik hoef de namen niet te noemen. Willen wij als Nederland in beeld komen, dan moeten we echt zorgen voor een goed verhaal. Hiervoor hebben we het NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency), dat destijds heel goed werk heeft verricht met betrekking tot Born, waarvoor mijn voorganger verantwoordelijk was. Het NFIA verricht nu ook goed werk. Als concurrerende landen de kans krijgen om zich aan Tesla te presenteren met een nieuwe voorziening op het terrein van batterijcapaciteit, zal Nederland er goed voorbereid bij zijn. In de eerste plaats zullen we ons erop focussen om Nederland met een goed bidboek op de kaart te zetten. Vervolgens is de vraag aan de orde waar in Nederland een eventuele grootschalige productie-eenheid kan komen. Ik vraag de bestuurders van de provincies in Nederland die zich hebben aangemeld, zoals Drenthe, Twente – dit is weliswaar geen provincie – Groningen, Brabant, Limburg en Zuid-Holland, om zich te wenden tot het NFIA en het te helpen bij het maken van een goed bidboek voor Nederland als geheel. Daarna bekijken we hoe we een eventuele buit kunnen verdelen. Dit is mijn reactie op hetgeen de heer Van Helvert naar voren bracht. Ik dank de woordvoerders nogmaals voor hun steun voor de belangrijke ontwikkelingen waarvoor ik mij met overtuiging inzet.

De voorzitter:

Ik dank de Minister voor zijn antwoorden in eerste en tweede termijn. Het noteren van de toezeggingen is een beetje lastig omdat men veelal al in gesprek is of er reeds rapportages worden opgesteld. Ik heb eigenlijk maar één concrete toezegging genoteerd:

- In de volgende rapportage over elektrisch rijden zal de Minister van EZ ingaan op de lock-in van de laadinfrastructuur in de G-4.

De overige toezeggingen zijn niet dermate concreet dat ze in briefvorm naar de Kamer kunnen worden gestuurd. In deze Kamercommissie zijn we dan gewoon om ze niet te noteren.

Er is een VAO aangevraagd met als eerste spreker de heer Hoogland. We zijn aan het einde gekomen van de beraadslagingen. Ik dank de Kamerleden, de Minister en zijn ambtenaren en de mensen op de publieke tribune.

Sluiting 19.59 uur.