

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

332

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van duurzame vormen van vervoer* (ingezonden 14 september 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 oktober 2022).

Vraag 1

Kunt u bevestigen dat eind 2024 de energiecontracten van de NS aflopen?¹

Antwoord 1

Ja, de huidige energiecontracten van NS lopen eind 2024 af.

Vraag 2

Hebt u in beeld welke (financiële) gevolgen dit voor de NS en mogelijk diens reizigers heeft?

Antwoord 2

Dat inzicht is er op dit moment nog niet. Het is nog niet bekend hoe de energieprijzen zich vanaf 2025 ontwikkelen en wat de exacte gevolgen daarvan zijn.

Vraag 3

Kunt u ingaan op de te verwachten gevolgen van het nieuwe cao-akkoord van de NS voor de prijs van treinreizen?

Antwoord 3

In de concessie met NS is afgesproken dat NS de tarieven voor de beschermde kaartsoorten² jaarlijks kan corrigeren met de consumentenprijs-index (zoals geprognostiseerd in de Macro Economische Verkenning) en een eventuele wijziging van de gebruiksvergoeding voor het spoor. NS kan de te verwachten gevolgen van het nieuwe cao-akkoord dus niet één op één

¹ Telegraaf, 12 september 2022, «Analyse: komende jaren wordt het erop of eronder voor NS».

² Dit betreffen: binnenlandse enkele reizen voltarief tweede klas, binnenlandse tweede klas jaaren maandtrajectkaarten en het NS-deel van de OV-jaarkaart tweede klas.

doorberekenen in deze beschermde kaartsoorten. De tarieven voor de overige kaartsoorten mag NS zelf bepalen. Hier zijn geen voorwaarden aan verbonden.

Vraag 4

Bent u bereid een aanpak te formuleren en onderzoek te doen naar de toekomstige (meerjarige) aantrekkelijkheid en betaalbaarheid van het reizen per trein, gezien de toegenomen energiekosten, loonkosten en onderhoudskosten van het spoor, achterblijvend herstel na de COVID-19-pandemie en personeelstekorten?

Antwoord 4

Ov-bedrijven zijn in hun concessies al bezig om de reizigers terug te krijgen met verschillende tijdelijke kortingsacties en nieuwe flexibele soorten abonnementen. Dit is ook een uitvloeisel van de transitieafspraken in het Nationaal OV Beraad (NOVB). Met betrekking tot de betaalbaarheid en de mogelijkheid om reizigers (terug) te winnen voor het ov, onderzoekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) momenteel welke instrumenten ingezet kunnen worden om de overstap van reizigers van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. Deze instrumenten hebben niet alleen effect op de omvang van het auto- en ov-gebruik, maar ook op bijvoorbeeld bereikbaarheid voor verschillende groepen en op milieu en duurzaamheidsdoelstellingen. Planning is om het rapport dit najaar naar de Kamer te sturen. Voor wat betreft de prijzen in het ov kan ik zelfstandig weinig doen, omdat de tariefbevoegdheid en opbrengstverantwoordelijkheid grotendeels bij decentrale overheden en ov-bedrijven is belegd. Daarom bespreek ik de uitkomsten van het KiM-onderzoek in het NOVB met alle tariefbevoegden. Voor wat betreft de aantrekkelijkheid van het ov maak ik een Regeling Transitievangnet 2023 dat kan zorgen voor een voldoende, veilig en beschikbaar ov. Het transitievangnet 2023 biedt zekerheid aan de decentrale overheden en vervoerders voor 2023 en is zo ingericht dat het voldoende prikkels en tijd biedt, zodat de sector zich klaar kan maken voor het «nieuwe normaal». Tot slot bereid ik op dit moment de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet voor. De thema's betaalbaarheid en de aantrekkelijkheid van het treinvervoer spelen daarbij een belangrijke rol.

Vraag 5

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar het verlagen van de btw voor het openbaar vervoer?

Antwoord 5

Het Ministerie van Financiën evalueert momenteel het verlaagde btw-tarief in algemene zin. De inzichten uit de evaluatie worden meegenomen bij beleidsmatige keuzes in de btw. Volgens planning is de evaluatie begin 2023 gereed.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat eind dit jaar de verlaagde energiebelasting voor stroom van publieke laadpalen stopt en de btw-korting op elektriciteit stopt?

Antwoord 6

Ja. Navraag bij mijn collega de Staatssecretaris van Financiën heeft uitgewezen dat zowel de tijdelijke btw-korting als de tijdelijk verlaagde energiebelasting op elektriciteit per 1 januari 2023 stopt.

Vraag 7

Wat is uw appreciatie van de (verwachte) stijging van de kosten voor het laden van een elektrische auto als gevolg van deze ontwikkelingen?

Antwoord 7

Ik deel uw beeld dat de kosten voor het laden van een elektrische auto gaan stijgen. Mede omdat per 1 januari 2023 zowel de btw-korting als de korting op de eerste schijf van de energiebelasting voor publiek laden aflopen, alsmede omdat de voorgenomen verlaging van de energiebelasting niet doorgaat ter dekking van het tariefplafond op energie. Maar ook omdat de bruto marktprijs van elektriciteit sterk is gestegen vanwege de energiecrisis

waarin wij momenteel zitten. Verder is momenteel nog onduidelijk hoe de kabinetsplannen rondom het prijsplafond energie precies gaan uitwerken op de businesscase van elektrisch rijden. Generiek is mijn verwachting dat daarom op de korte en middellange termijn het laden van een elektrische auto duurder zal worden.

De elektriciteitsprijs is opgebouwd uit de bruto marktprijs opgehoogd met belastingen (BTW, energiebelasting en in sommige gevallen Opslag Duurzame Energie (ODE)). De huidige bruto marktprijs is momenteel vanwege de energiecrisis ongekend hoog. Bij bedrijven en consumenten waarvan het vaste energiecontract afloopt vinden sterke prijsstijgingen plaats. Het is niet te voorspellen hoelang deze tarieven zo hoog zullen blijven. Naar mate de tijd vordert, zullen steeds meer bedrijven en consumenten te maken krijgen met hogere (laad)tarieven omdat de vaste contracten aflopen. De huidige inschatting van het kabinet³ is dat het markttarief voor huishoudens in 2023, zonder tijdelijk tariefplafond op energie, voor elektriciteit iets onder een euro per kWh uitkomt.

Ook voor het opladen van een auto bij een publiek laadpunt geldt dat de laadprijzen in sommige regio's al aangepast zijn aan de hogere bruto marktprijs. De laadprijzen bij publieke laadpunten in andere regio's zullen naar verwachting ook stijgen. Mede door de afloop van de korting op de energiebelasting 1^e schijf en de afloop van de verlaging van de BTW op energie en de verlenging van de accijnskorting op brandstoffen tot en met juni 2023 kan het zo zijn dat laden van een elektrische auto duurder is dan rijden op benzine. Het rekenvoorbeeld in mijn antwoord op vraag 8 illustreert dit effect. Zoals eerder aangegeven is het momenteel nog onduidelijk hoe de kabinetsplannen rondom het prijsplafond energie precies gaan uitwerken voor het laden bij publieke laadpunten.

Vraag 8

Deelt u de opvatting dat de variabele kosten van het rijden van een elektrische auto zodoende stevig toenemen het en rijden van een elektrische auto in aantrekkelijkheid afneemt in vergelijking met een fossiele auto?

Antwoord 8

Ja. Die opvatting deel ik. Aan de hand van een rekenvoorbeeld zal ik illustreren hoe sterk de energiekosten toenemen waarbij het rijden van een elektrische auto in aantrekkelijkheid afneemt in vergelijking met een fossiele auto.

Van een gemiddelde C-segment auto, een Kia e-Niro (17 kWh/100 km) en een VW Golf (6,67 liter/100 km/1 op 15) en 20.000 kilometers per jaar, had de elektrische e-Niro een verbruiksvoordeel van ruim € 1.600 per jaar ten opzichte van de benzine Golf. Dit bij een oude benzineprijs van € 1,85 per liter en bij een oude elektriciteitsprijs € 0,25 per kWh voordat de energiecrisis startte.

Wanneer daar nu met de huidige elektriciteitsprijzen van € 0,90 per kWh wordt gerekend en een actuele benzineprijs van € 2,00 de liter (inclusief tijdelijk accijnsverlaging), dan is dit voordeel inmiddels omgeslagen in een nadeel van € 400,- per jaar. Dit komt de transitie naar de elektrische auto en de uitrol van openbare laadinfrastructuur niet ten goede. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre de kabinetsplannen rondom het prijsplafond energie hierin nog wat kunnen verbeteren.

De variabele kosten van een elektrische auto bestaan overigens niet alleen uit de energiekosten, maar daarnaast ook uit afschrijving en onderhoud. Met name de energiekosten staan momenteel onder druk. Afhankelijk met welke laadprijzen er exact gerekend moet worden kan de elektrische auto vanaf 1 januari 2023 goedkoper of duurder zijn dan een auto die op fossiele brandstoffen rijdt.

Vraag 9

Vindt u dat een wenselijke ontwikkeling?

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/09/22/kamerbrief-over-tijdelijk-tariefplafond-op-energie>.

Antwoord 9

Nee, dit vind ik geen wenselijke ontwikkeling. De variabele kosten van het rijden van een elektrische auto moeten aantrekkelijk blijven in vergelijking tot het rijden op fossiele brandstoffen.

Vraag 10

Wat zijn uw verwachtingen ten aanzien van deze ontwikkeling, gelet op de (aanhoudende) significante stijging van de elektriciteitsprijs?

Antwoord 10

Ik monitor deze ontwikkeling goed en de komende tijd moet duidelijk worden in hoeverre de verwachtingen van het PBL/CPB omtrent de energie- en benzineprijs-ontwikkeling aangepast moeten worden.

Vraag 11

Welke stappen onderneemt u om de aantrekkelijkheid van elektrisch rijden blijvend te stimuleren?

Antwoord 11

Conform mijn eerdere toezegging in het tweeminutendebat Duurzaam Vervoer op 1 juni 2022⁴ verwacht ik u in het voorjaar van 2023 te kunnen informeren over de scenario's hoe ik elektrisch rijden wil blijven stimuleren na 2025. Dit omdat ik enerzijds de beleidsopties voor na 2025 en de bijbehorende budgettaire dekking waarschijnlijk pas in het voorjaar van 2023 op een rij kan zetten. Anderzijds omdat dan pas de resultaten van de lopende tussenevaluatie van het stimuleringsbeleid voor het elektrisch vervoer gereed zijn en kunnen worden meegenomen in mijn scenario's. Deze scenario's zullen vervolgens bij de Voorjaarsnota met de Kamer worden besproken. De ontwikkelingen rondom de stijgende elektriciteitsprijzen zal ik meenemen in deze scenario's.

Vraag 12

Deelt u de opvatting dat elektrisch rijden aantrekkelijker moet blijven dan een fossiel alternatief?

Antwoord 12

Ja. Ik deel de opvatting dat elektrisch rijden aantrekkelijker moet blijven dan een fossiel alternatief.

Vraag 13

Kunt u toezeggen de Kamer blijvend te informeren, bijvoorbeeld als onderdeel van uw reguliere brieven over duurzaam vervoer, over het prijsniveau van elektrisch rijden in vergelijking tot fossiele alternatieven?

Antwoord 13

Ja. Het prijsniveau van elektrisch rijden in vergelijking tot fossiele alternatieven is momenteel al te raadplegen op de website bij RVO⁵ en wordt ieder kwartaal op basis van CBS-data bijgewerkt. Op deze website treft u een vertaling aan per autosegment wat de elektriciteits- en brandstofprijzen zijn per 100 km. Zodoende hoeft een berijder zelf geen omrekening te maken naar een prijs per liter of kilowattuur. Voor elektrisch rijden wordt hiervoor de laadmix aangehouden die jaarlijks uit het laadonderzoek van RVO komt.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
drs. V.L.W.A. Heijnen

⁴ Motie van de leden Bontebal (CDA) en Van Ginneken, Kamerstuk 31 305, nr. 350, d.d. 1 juni 2022, over scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit.

⁵ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/brandstofprijvergelijking>.