

11

Differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig

Differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig (35519).**

De voorzitter:

Aan de orde is het wetsvoorstel Wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Van de zijde van de Kamer zijn er vandaag zeven sprekers. De eerste spreker is de heer Koerhuis, namens de VVD, die ik graag uitnodig om zijn inbreng te doen.



De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit: rijden, rijden, rijden. We moeten doorrijden. Maar Nederland is ook in transitie: van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en bio- en synthetische brandstoffen. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken het haalbaar en betaalbaar te doen, en het niet te verplichten maar te stimuleren.

Voorzitter. Elektrisch rijden. Het kopen van een elektrische auto moet bereikbaar worden voor iedere Nederlander. De afgelopen jaren is de vraag naar de elektrische auto fors gestegen, maar we zijn er nog niet. Ten eerste: we zien dat de nieuwoopprijs van elektrische auto's vaak hoger zijn maar dat de gebruikskosten vaak lager zijn. Dit zien we ook terug bij de verduurzaming van huizen. We hebben hiervoor het Warmtefonds opgericht, om huizenbezitters te helpen om bijvoorbeeld een nieuwe warmtepomp te kopen. Hoe kijkt de staatssecretaris ertegen aan om autobezitters te helpen om een nieuwe elektrische auto te kopen?

Ten tweede. We zien dat er nog geen volwaardige tweedehandsmarkt is voor elektrische auto's. De keuze van autobezitters wordt hierdoor beperkt, en we zien dat starters die een eerste auto willen kopen, moeten kiezen voor een tweedehands fossiele auto. Hoe kijkt de staatssecretaris ertegen aan om starters te helpen om een eerste tweedehands elektrische auto te kopen? Hoe gaat de staatssecretaris die volwaardige tweedehandsmarkt ontwikkelen? We hebben al een subsidie ingevoerd voor wanneer iemand een tweedehands elektrische auto koopt. Maar waarom hebben we geen heffing ingevoerd voor wanneer iemand een tweedehands elektrische auto exporteert? Dit zou immers het aanbod op onze eigen tweedehandsmarkt vergroten.

Ten derde. We zien dat er nog geen voldoende laadinfrastructuur voor elektrische auto's is. Tijdens het vorige debat

over duurzaam vervoer heb ik een motie aangenomen gekregen om het aantal nieuw te plaatsen laadpunten tot 2030 in kaart te brengen en om het netwerk van laadpunten dekkend te laten zijn voor heel Nederland. Daarin heb ik al aangegeven dat ik het tijdspad naar 1,8 miljoen laadpunten in 2030 mis, dat ik de plannen van gemeenten en provincies mis, en heb ik gevraagd of de plannen van gemeentes en provincies voldoende zijn om het tijdspad te halen. Nu heeft de staatssecretaris een tabel gestuurd waarin het tijdspad staat naar 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Waarom niet 1,8 miljoen, vraag ik de staatssecretaris. En ik mis nog de plannen van gemeenten en provincies. Kan de staatssecretaris een nieuwe tabel sturen waarin ook de plannen van gemeenten en provincies staan?

Ik zie ook dat het plaatsen van semipublieke laadpunten achterblijft bij de doelstelling. Dit zijn laadpunten die bijvoorbeeld staan bij winkels en tankstations. Hoe komt het dat we deze doelstelling niet halen, en wat gaan we hieraan doen? Tijdens het vorige debat heb ik een motie aangenomen gekregen om de ladder van laden te vereenvoudigen, om het plaatsen van laadpunten te versnellen. Nu heeft de staatssecretaris een brief gestuurd met dat ze de ladder van laden niet wil vereenvoudigen, maar gemeentes hierop wil aanspreken. Dit is te makkelijk. Gemeenten moeten zich houden aan de regels van de staatssecretaris, en de staatssecretaris moet niet gemeenten hierop aanspreken, maar haar eigen regels aanpassen. Graag een reactie van de staatssecretaris. Ik wil hierbij de staatssecretaris toch echt vragen om de ladder van laden aan te passen.

Voorzitter. Wat mij betreft zijn dit de grote uitdagingen om het gebruik van elektrisch rijden te stimuleren. We zien dus dat we er nog niet zijn, maar we komen wel steeds dichterbij.

Dan de wet die we vandaag behandelen, de wet die gemeenten de mogelijkheid moet geven om te kunnen differentiëren in parkeertarieven, waarbij een lager parkeertarief kan gaan gelden voor emissieloze auto's dan voor niet-emissieloze auto's. Laat ik eerlijk zijn: ik heb veel zorgen over de door de staatssecretaris voorgestelde wet, over de uitvoering, over de doelstelling en over het draagvlak. Een probleem voor de uitvoering zijn buitenlandse auto's. Ik heb begrepen dat gemeenten nog geen buitenlandse kentekenregisters kunnen raadplegen om te kijken of een buitenlandse auto wel of niet emissieloos is. Ik zie dat de staatssecretaris dit probleem nu bij gemeenten neerlegt, maar ik vind dat de staatssecretaris dit probleem moet oplossen voordat we de wet aannemen of in werking laten treden. Ik vind dat we dit probleem niet bij gemeenten moeten neerleggen.

De voorzitter:

Ik zie dat dat leidt tot een interruptie van mevrouw Van Ginneken. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben benieuwd hoe de heer Koerhuis aankijkt tegen het volgende. Vooropgesteld, als iemand uit Frankrijk naar Amsterdam zou willen en dan de auto in het centrum van Amsterdam wil parkeren, weten we dat het beste advies is: ga lekker met de trein, want die stopt midden in het centrum. Maar wat als die persoon er toch voor kiest om met de auto te gaan? In het wetsvoorstel wordt een oplossing

gesuggereerd: er kan om een refund, een teruggave, gevraagd worden als het een elektrische auto betreft. Kan de heer Koerhuis dan uitleggen waarom hij die oplossing niet proportioneel vindt? Ik hoor dat in zijn betoog, maar ik mis de onderbouwing.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vind dat een moeilijke oplossing. Het creëert rechtsongelijkheid tussen binnenlandse en buitenlandse auto's. Volgens mij is het beter en makkelijker voor de uitvoering om ervoor te zorgen dat binnenlandse en buitenlandse auto's hetzelfde worden behandeld in de wet.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Natuurlijk is het hartstikke prima als het eenvoudig mogelijk is om aan dit systeem ook buitenlandse kentekenregisters te koppelen, zoals in het plan staat voor het Nederlandse register. Maar ik vind het wel een probleem om te zeggen dat we deze wet eigenlijk alleen maar willen hebben als we alle buitenlandse kentekens eraan kunnen koppelen, want dat is volgens mij misschien de consequentie van het voorstel van de heer Koerhuis. Dus nogmaals de vraag: hoe belemmerend is het als je als buitenlandse parkeerder even één extra administratieve actie moet doen om compensatie te krijgen voor je benadeling?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Mijn voorstel zou ook niet gaan over alle buitenlandse auto's. Ik heb een amendement ingediend — maar dat is meer voor de tweede termijn — waarin ik voorstel om in ieder geval de kentekens te kunnen raadplegen van buitenlandse auto's uit de Europese Economische Ruimte en het Verenigd Koninkrijk. Ik snap dat het misschien niet proportioneel is om dat van alle auto's te kunnen doen. Wat is immers de kans dat hier een auto uit — noem een land — Argentinië rondrijdt? Maar voor onze buurlanden en de auto's die je hier regelmatig op de weg ziet, lijkt het mij heel proportioneel om dat te vragen. En tot slot, het staat iemand uit Frankrijk natuurlijk helemaal vrij om met de auto te komen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat laatste ben ik met de heer Koerhuis eens. Het was slechts een suggestie, omdat de trein je lekker midden in het centrum brengt en je niet hoeft te zoeken. Ik ben heel benieuwd hoe de minister ertegen aankijkt, of het haalbaar en proportioneel is om het tot de Europese Unie te beperken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Zoals ik eerder al zei, zijn de grote uitdagingen om het gebruik van elektrisch rijden te stimuleren een volwaardige eerste- en tweedehandsmarkt en voldoende laadinfrastructuur. Ik vind dat de staatssecretaris deze grote uitdagingen eerst moet oppakken, voordat we de wet aannemen of in werking laten treden. Wat hebben we aan een parkeerplaats waar een lager parkeertarief geldt voor elek-

trische auto's, terwijl er nog geen laadpaal staat? Wat hebben we aan een parkeerplaats waar een lager parkeertarief geldt voor elektrische auto's, terwijl het kopen van een elektrische auto alleen nog bereikbaar is voor hoge inkomens?

Een ander probleem voor de uitvoering zijn plug-in hybride auto's. Dit zijn elektrische auto's met een uitlaat. Deze auto's rijden in het dorp en in de stad over het algemeen emissieloos. In het uiterste geval, op de snelweg of als het heel koud is, kunnen ze rijden op fossiele, bio- of synthetische brandstoffen. De doelstelling van de door de staatssecretaris voorgestelde wet is om het gebruik van emissieloos rijden in het dorp en de stad te stimuleren. Als de wet wordt aangenomen, dan moeten wat mij betreft plug-in hybride auto's ook onder de wet vallen. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Als we het dan toch hebben over de doelstelling: het is altijd belangrijk dat we kunnen zien of een wet bijdraagt aan het halen van zijn eigen doelstelling. Als de door de staatssecretaris voorgestelde wet wordt aangenomen, vraag ik me af hoe we gaan kijken in hoeverre de wet bijdraagt aan het stimuleren van het gebruik van emissieloos rijden en het besparen van CO₂-emissies. Wie wordt hiervoor verantwoordelijk? Iedere gemeente voor zich, of de staatssecretaris? En wat als de wet niet bijdraagt aan het halen van zijn eigen doelstelling? Trekt de staatssecretaris de wet dan in? U hoort het al, ik heb veel vragen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat uw betoog bij een aantal mensen interrupties oproept.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik was nog niet klaar.

De **voorzitter**:

Ik zag de heer Van Baarle als eerste, want hij stond er al een tijdje. Ik wil hem de gelegenheid geven om als eerste te gaan, daarna mevrouw Van Ginneken en dan de heer Van der Molen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik vroeg mij af of de heer Koerhuis namens de VVD met mij deelt dat de parkeertarieven in Nederland eigenlijk al jarenlang enorm de pan uit aan het rijzen zijn. Uit onderzoek blijkt dat we in Nederland twee derde minder areaal hebben in gemeenten waar gratis parkeren is en dat de parkeertarieven enorm zijn gestegen. Deelt de VVD die analyse en vindt zij ook dat dit een probleem is?

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Van Baarle maakt een onderscheid. Je hebt gemeenten die parkeertarieven hanteren en je hebt gemeenten die dat niet doen, wat dan vaak gemeenten in de regio zijn. Ik ben er natuurlijk heel blij mee als een gemeente geen parkeertarieven hanteert en ik ben er natuurlijk ook heel blij mee als een gemeente ervoor kiest om de parkeertarieven niet te hoog te maken. In sommige gemeenten zijn die tarieven hoog, misschien wel te hoog.

Maar ja, dat is ook de keuze van de gemeenten zelf. Als inwoners van een gemeente dat niet meer willen, dan moeten ze de volgende keer VVD of DENK stemmen, denk ik dan.

De heer Van Baarle (DENK):

Het is in ieder geval goed dat de heer Koerhuis reclame maakt voor DENK, als partij die voor relatief lagere parkeerheffingen is, maar ik begin toch te twifelen of de VVD dit ook vindt. De heer Koerhuis geeft terecht aan dat er een hoop gemeenten zijn die, in zijn woorden, inderdaad te hoge parkeerheffingen vragen waardoor de mobiliteit onder druk staat. Mensen kunnen dat niet betalen. Hoe rechtvaardig, hoe slim is het dan om een wet in te voeren die mogelijk als gevolg heeft dat een korting voor emissieloze auto's opgebracht moet worden door die gewone, normale automobilist in een dieselauto of een benzinauto? Want dat is een gevolg van deze wet, waar de heer Koerhuis volgens mij onder omstandigheden gewoon voor is.

De heer Koerhuis (VVD):

De heer Van Baarle snijdt een goed punt aan. Ik heb een voorstel gedaan wat betreft een aantal amendementen, waar ik in tweede termijn nog op zal terugkomen. Ik worstel met dit punt van de heer Van Baarle, want ook ik zou niet graag zien dat lagere parkeertarieven voor elektrische auto's worden gecompenseerd door een hoger parkeertarief voor fossiele auto's. Ik zie dat ook niet graag, maar ik zie ook niet echt een weg om dat te voorkomen, mocht deze wet worden aangenomen. Maar als de heer Van Baarle die weg wel ziet, dan hoor ik dat graag.

De heer Van Baarle (DENK):

Er is een heel makkelijke weg om ervoor te zorgen dat dat niet gebeurt. Dat is niet, zoals de VVD en de heer Koerhuis, zeggen dat je met een inlegvelletje onder omstandigheden voor deze wet bent, maar dat is om gewoon resoluut tegen deze wet zijn. Als gemeenten er gebruik van maken, is het evident dat de eerste dekking waarnaar gekeken zal worden, het verhogen van de parkeertarieven voor die andere auto's is. Het lijkt mij niet dat dat een weg is waar we naartoe moeten gaan. Als we dat niet met elkaar kunnen voorkomen binnen deze wet, moeten we ertegen stemmen. Dus waarom neemt de heer Koerhuis dat risico met de Nederlandse automobilist?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zal het positief formuleren. Ik wil deze vraag bij de staatssecretaris neerleggen en dan komen we er in tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Ik zie instemmend geknik. Dan gaan we door naar mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Koerhuis spreekt over de hybride auto die hij ook graag bij dit wetsvoorstel wil betrekken. Ik heb daar eigenlijk wel problemen mee, omdat hij met zo'n voorstel de ambities die we hebben ten aanzien van de klimaatdoelstellingen,

waar deze wet een kleine bijdrage aan levert, sorry, een belangrijke bijdrage aan levert, eigenlijk meteen al probeert te verdunnen. Want een hybride auto zal bij het uit de straat weggrijden nog elektrisch rijden, maar er komt een moment waarop die uitstoot gaat leveren. Ik vind het jammer dat het wetsvoorstel voordat het überhaupt de haven al uit is, verzwakt wordt. Wat is de ambitie van de heer Koerhuis ten aanzien van het halen van klimaatdoelstellingen op het gebied van mobiliteit?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik vond de verspreking in het begin mooi, waar mevrouw Van Ginneken sprak van een "kleine bijdrage"; het is mijn vermoeden ook dat deze door de staatssecretaris voorgestelde wet slechts een kleine bijdrage levert. Nou ja, mevrouw Van Ginneken herstelde zich, dus we wachten de beantwoording door de staatssecretaris maar even af. Ik wil wel een onderscheid maken tussen hybride en plug-inhybride. Het verschil is dat de plug-inhybride een elektrische auto is die je ook kan aansluiten op een laadpaal en die een accu heeft, net als een elektrische auto. Alleen, als het heel koud is, kan die bijspringen. Dat is eigenlijk dezelfde discussie als die op de woningmarkt; ik ben hiervoor woordvoerder wonen geweest. Je kan, zoals D66 doet, echt de focus hebben op de schoorsteen van een huis of de uitlaat van een auto waar niks uit mag komen, terwijl het voor het systeem als geheel misschien wel veel meer CO₂

bespaart om toe te staan dat op hele koude dagen in het jaar de cv-ketel toch even aangaat of de auto toch even biobrandstoffen gebruikt.

De voorzitter:

Een vervolgvraag van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De verspreking was niet echt een verspreking, maar ik wil het toch nog even onderstrepen. Ik ga straks in mijn eigen bijdrage inderdaad nog even iets zeggen over dit wetsvoorstel in verhouding tot de grotere klimaatambities, maar ik hoor in de reactie van de heer Koerhuis niet echt een antwoord op mijn vraag. Hoe kijkt hij aan tegen de klimaatambities van de VVD op het gebied van mobiliteit? En denkt hij dat het inzetten van plug-in hybride auto's die klimaatambities versterkt of juist vermindert?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik denk: versterkt.

De voorzitter:

Dank u wel voor dat heldere antwoord. Dan gaan we door naar de heer Van der Molen voor zijn interruptie.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil toch nog even terugkomen op de vraag die de heer Van Baarle heeft gesteld. De heer Koerhuis heeft in zijn inbreng eerst een hele reeks aan randvoorwaarden gesteld: eerst moeten de laadpalen op orde zijn, en zo kwamen er nog een aantal. Toen heeft de heer Koerhuis een aantal amendementen ingediend met allemaal randvoorwaarden. Het mag pas als de Kamer het ermee eens is, en dit soort

mag wel en dit soort niet. En dan spreekt de heer Koerhuis ook nog steeds over: als dit wetsvoorstel wordt aangenomen. Wat is voor de VVD dan nodig om daarvóór te zijn? Ik snap het even niet. Of u bent het er hartgrondig niet mee eens en u zoekt een uitweg. Dan stemt u gewoon tegen. Of u bent gewoon van plan om voor te stemmen en u doet dat onder voorwaarden. Welke variant van deze twee is het?

De heer Koerhuis (VVD):

Er is natuurlijk ook nog een tussenvariant, namelijk dat de wet wordt aangenomen met een tegenstem van een partij die amendementen indient. Dat kan gewoon. Dat zit even niet bij uw opties, maar dat gebeurt zo vaak in dit huis.

De heer Van der Molen (CDA):

Dus even samenvattend: de VVD wil graag tegen deze wet stemmen, maar als er genoeg gekken in de Kamer zijn — dat zeg ik even in mijn eigen woorden — die de wet toch aan een meerderheid helpen, heeft de heer Koerhuis in ieder geval een rem ingebouwd. Heb ik het zo dan goed samengevat?

De heer Koerhuis (VVD):

Nee. We hebben dit debat met elkaar. Ik heb een heleboel zorgen geuit in dit debat en een heleboel vragen neergelegd bij de staatssecretaris. Afhankelijk van de beantwoording zullen we zien of de amendementen nodig zijn of niet en of een voor- of tegenstem van ons nodig is.

De heer Madlener (PVV):

We hebben de heer Koerhuis hier namens de VVD een inbreng horen geven met allerlei terechte bezwaren tegen deze wet. Sommige bezwaren zijn heel praktisch, bijvoorbeeld rond buitenlandse kentekens en noem maar op. We hebben het lijstje net gehoord. Daar hebben we ook amendementen voor gezien. Maar het allerbelangrijkste, en dat is een beetje de morele kant van dit verhaal en het punt dat DENK hier ook oproept, is de vraag of dit geen asociale wet is. Dat is een beetje het probleem van dit kabinet, waar de VVD deel van uitmaakt: al die milieumaatregelen lijken juist de modale Nederlander te pakken. Die vraag beantwoordt de heer Koerhuis met: ik worstel daarmee. Maar ik vind dat de VVD hier klip-en-klaar over moet zijn. Vindt de VVD het acceptabel dat de middenklasse en de mensen die niet het geld hebben voor een elektrische auto de komende jaren het slachtoffer worden van deze wetgeving? Vindt hij dat acceptabel of trekt hij een streep en voorkomt hij dat dit als een zwaard door de maatschappij gaat? Zegt hij: we gaan mensen met een lager inkomen hier niet de dupe van laten worden?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zal niet de termen herhalen van de heer Madlener, maar ik trek wel een streep.

De heer Madlener (PVV):

En die streep is dan tegen de wet stemmen als de amendementen het niet halen?

De heer Koerhuis (VVD):

Ja.

De heer Madlener (PVV):

Daar ben ik dan in ieder geval blij om, blij dat de VVD nog niet zo ver is afgezakt dat ze met dit soort wetgeving instemt, want die is zeer schadelijk voor onze samenleving.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik had nog een laatste alinea. Heel goed, voorzitter. Ik zou het bijna vergeten.

Tot slot, voorzitter. Naast de uitvoering en de doelstelling mis ik ook het draagvlak voor de door de staatssecretaris voorgestelde wet. Van de 344 gemeenten hebben slechts 11 gemeenten gezegd de wet te willen gebruiken. Ook mkb'ers, die het nu al zo moeilijk hebben, zitten niet te wachten op deze wet. Wat is de reactie van de staatssecretaris op het missen van dit draagvlak? Heeft de staatssecretaris recent nog gesproken met mkb'ers over deze wet? Wat is hieruit gekomen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Voordat u uw plek verlaat, heeft de heer Van Baarle nog een interruptie.

De heer Van Baarle (DENK):

Onderschrijft de heer Koerhuis dat de parkeerheffing, zoals die mogelijk wordt gemaakt in de Gemeentewet, eigenlijk bedoeld is om te voorzien in opbrengsten, zodat een gemeente een infrastructuur voor het parkeren in stand kan houden, en in parkeerregulering, dus om de toestroom van auto's te reguleren? Onderschrijft de heer Koerhuis dat dit het oorspronkelijke doel is?

De heer Koerhuis (VVD):

Het lijkt me altijd een mooi streven om, als je belastingen ophaalt bij auto's, dat ook te gebruiken voor de infrastructuur van de auto's. Dat is altijd een mooi streven.

De heer Van Baarle (DENK):

Wat vindt de heer Koerhuis ervan dat dit wetsvoorstel het mogelijk maakt dat elitaire mensen, zoals het nu vaak is, mensen met een hoog inkomen in een dikke elektrische bak, helemaal niks hoeven te betalen voor de instandhouding van de infrastructuur, terwijl de gewone mensen, de ondernemers in een dieselbus, wél moeten betalen voor de instandhouding van parkeerplekken? Het is toch een fundamentele ongelijkwaardigheid dat mensen die heel veel geld hebben en in een elektrische bak rijden, gewoon vrijuit in de publieke ruimte kunnen parkeren, terwijl de gewone man en vrouw daarvoor moeten opdraaien? Hoe kan de VVD daarmee instemmen?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Daar stemmen we dus ook niet mee in. Dat is ook onderdeel geweest van mijn inbreng. Daarom heb ik ook een amendement ingediend. Maar nogmaals, de eerste en tweede termijn gaan een beetje door elkaar lopen. Ik wil de beantwoording van de staatssecretaris afwachten en de amendementen in de tweede termijn bespreken.

De **voorzitter**:

Tot slot, meneer Van Baarle.

De heer **Van Baarle** (DENK):

De heer Koerhuis begint toch steeds meer op een spreekwoordelijke paling te lijken. Ik heb echt geen idee meer waar de VVD op dit moment voor staat. De amendementen die de VVD heeft ingediend doen niks aan dit fundamentele bezwaar, namelijk dat iemand die heel rijk is in een dure elektrische bak niks hoeft te betalen voor de parkeerplek en de gewone man en vrouw wel. Er wordt verwezen naar het antwoord van de staatssecretaris. Er komt geen helder antwoord op de vraag waar u voor staat. Bent u nou voor deze fundamentele onrechtvaardigheid, die u met uw amendementen ook niet wegneemt, of ertegen? Dan weten we waar de VVD staat. Nu loopt u maar een beetje te zwabberen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Wat de heer Van Baarle "zwabberen" noemt, noem ik: een beetje de orde in dit debat proberen te houden. Me daaráan houden, moet ik zeggen, want het houden van de orde is aan de voorzitter. Een van de amendementen die ik straks in de tweede termijn voorstel, is inderdaad om de wet pas in werking te laten treden als we een volwaardige tweedehands markt hebben en als — dat staat ook in de toelichting — middeninkomens en mkb'ers fatsoenlijk een elektrische auto kunnen kopen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik wil even op dat laatste ingaan, want ik zit net als de heer Van Baarle echt te puzzelen met wat de VVD nou wil. Mijn veronderstelling — en ik kan cynisch zijn hoor, maar dit is even uit persoonlijke ervaring — is de volgende. Stel nou dat iedereen in Nederland straks een elektrische auto heeft. Wat zouden de gemeenten dan doen? Handhaven ze dan die korting? Nou, daar geloof ik helemaal niks van. Dus u kiest er bewust voor om nu een voordeel te leggen bij mensen die het al kunnen betalen. Als iedereen het kan, dus ook mensen met een kleine portemonnee, dan trekken die gemeenten het terug; laten we geen gekke henkie zijn. Dan zegt de heer Koerhuis "dat wil ik absoluut niet; daar trek ik een streep". Maar dan begrijp ik nog niet — want uw amendementen doen daar niks aan; ze doen daar helemaal niks aan — waarom u dan toch voor zou stemmen. Want dat laat u in de lucht hangen, om misschien anderen te overtuigen om voor uw amendementen te zijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog één keer naar de heer Koerhuis. Hij heeft overigens aangegeven dat hij ook nog in afwachting is van de beantwoording van een aantal van zijn vragen. Ik ga nog één keer kijken of hij nog iets kan aanvullen om helderheid

te scheppen voor dit moment, en anders zou ik toch willen afronden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nogmaals, ik kies er niet voor. Het is voornamelijk deze staatssecretaris die ervoor kiest. Ik echo wat de voorzitter zegt: ik wacht de beantwoording van de staatssecretaris af. Laten we het in de tweede termijn uitvoerig hebben over de amendementen. Als u zorgen heeft over de amendementen, bespreek ik die graag. Ik heb het ook al tegen de heer Van Baarle gezegd: ik ben best bereid te kijken naar andere amendementen en argumenten om het beter te maken. Als het niet werkt, dan gaan we inderdaad tegenstemmen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan nodig ik de volgende spreker uit. Dat is de heer Madlener namens de PVV.

□

De heer **Madlener** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik moet zeggen dat ik best wel schrok van dit wetsvoorstel, want dit is toch het gif dat in onze samenleving wordt gebracht door het kabinet. Dat zie je op tal van terreinen ten aanzien van het klimaatbeleid: dat de middeninkomens en de lage inkomens die niet het geld hebben om te investeren in allerlei technieken, de prijs betalen voor de D66-elite — zo noem ik ze maar even — die hier als moraalridder vertelt wat iedereen moet doen.

De **voorzitter**:

Ik zou u toch willen vragen om qua kwalificaties — we hebben het daar eerder met elkaar over gehad — wel enigszins zorgvuldig te zijn. Volgens mij is het niet altijd nodig.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik vind het heel erg nodig, voorzitter, want ik vind het heel ernstig. De verharding in de samenleving leg ik voor een deel hier neer. Dit maakt mensen boos. Dit maakt mensen wanhopig. Dit is oneerlijk. Dit voelt niet goed. Ik denk dat het kabinet, en vooral D66, niet begrijpt wat ze hiermee aanricht. Als je constant de middeninkomens en de lage inkomens pakt met allerlei dure maatregelen en zegt "dat doen we voor het klimaatbeleid, maar zelf heb ik lekker een elektrische auto", dan denk ik dat mensen pislink worden en dat het leidt tot een verharding in de samenleving. Dat zie ik hier constant gebeuren. Daar staat dit kabinet eigenlijk symbool voor. Ik wil daarvoor waarschuwen. Ik vind het een heel slechte ontwikkeling. Ik hoop dat D66 en het kabinet hier even goed in de spiegel willen kijken en erover na willen denken of ze goed bezig zijn.

De **voorzitter**:

Dat punt mag u maken. Volgens mij heeft u dat nu keurig gemaakt, zonder kwalificaties. Dus ik wil u vragen om op die manier door te gaan en uw betoog te vervolgen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb even een punt van orde, want ik begrijp het niet meer. U zegt dat ik kwalificaties gebruik die ik hier niet zou mogen gebruiken. Ik begrijp niet wat u daarmee bedoelt.

De **voorzitter**:

U heeft het kabinet net "de elite van D66" genoemd. Dat vind ik geen nette kwalificatie. U heeft al "het gif in deze samenleving waar het kabinet verantwoordelijk voor is" gezegd. Ik heb u vriendelijk verzocht dat soort terminologie niet te gebruiken. Volgens mij is het ook niet nodig voor het debat. U heeft vervolgens de gelegenheid gekregen het uit te leggen, dus daar zou ik het voor nu bij willen laten. Ik zie mevrouw Van Ginneken nog ...

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter, ik maak daar bezwaar tegen, want ik vind dat ik wel in staat moet zijn ...

De **voorzitter**:

Ik heb u nog niet het woord gegeven. Ik zal even afronden.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik had een punt van orde gemaakt.

De **voorzitter**:

U hebt een punt van orde gemaakt. Ik heb daarop gereageerd en gezegd wat het was en wat ik belangrijk vind. Ik heb u daartoe verzocht. U heeft vervolgens kunnen toelichten wat u vond. Ik heb ook gezegd dat u dat volgens mij keurig hebt gedaan. Of iemand hier in de zaal datzelfde vindt, doet er niet toe. Dat ben ik met u eens. Maar ik zou u willen verzoeken om het type kwalificaties die u net heeft gebezigd, en die ik net heb genoemd, niet te herhalen. Dat is het punt. Daarmee vraag ik u uw betoog te vervolgen.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter, ik vind dit heel ver gaan. Ik denk eerlijk gezegd dat u een beetje stoer aan het doen bent, omdat de voorzitter in de huidige tijd opeens meer zou moeten optreden. Maar ik heb hier een vrijheid van meningsuiting. Ik vind dit namelijk heel ernstig. Ik waarschuw het kabinet en D66 voor de gevolgen van dit soort beleid, dat tot wanhoop en woede leidt bij mensen. U moet dat niet onderschatten. Ik wil dat in krachtige woorden hier duidelijk maken, want ik zie daarin een heel groot gevaar. Ik zie een tendens waar ik heel erg voor wil waarschuwen. Ik heb daar krachtige woorden voor nodig. Dat is niet om mensen te beledigen of om ze persoonlijk aan te vallen. Ik val hier beleid aan. Over dat beleid zeg ik dat het een giftige uitwerking heeft op de maatschappij. Als ik dat niet meer op mijn manier kan zeggen, voorzitter, dan denk ik dat we in het parlement heel ver heen zijn. Ik ben eigenlijk geschrokken van wat u nu doet.

De **voorzitter**:

Volgens mij zijn we het eigenlijk best eens, want ik heb juist gezegd dat het gaat om kwalificaties en beledigingen richting personen of partijen. Volgens mij kunnen we ons daarvan onthouden. U heeft dat net in het vorige deel ook

niet gedaan. Beleid mag u kwalificeren. Dat was ook niet waar ik op aansloeg. Ik wil u nu dus toch vragen om uw betoog te vervolgen.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Ik zal het vervolg van dit optreden van de voorzitter en het beleid in deze zaal toch goed volgen. Er is hier al een aantal malen mensen het woord ontnomen waarbij ik echt het gevoel had van: waar zijn we hier mee bezig?

De **voorzitter**:

Ik wil u vragen om deze discussie te stoppen. Volgens mij hebben we het punt van orde hiermee afgehandeld. We gaan bij dezen door met het debat.

De heer **Madlener** (PVV):

Deze opmerking wilde ik hier toch nog over plaatsen.

Voorzitter. Ik heb gewaarschuwd voor de effecten van dit soort wetgeving. De VVD worstelt met dit soort effecten, en ziet dus wel dat die optreden en dat het niet eerlijk voelt. Het voelt niet goed dat je mensen met een kleine beurs het slachtoffer maakt van klimaatbeleid. Maar de VVD is heel onduidelijk in wat ze dan wil. Ik vind dat heel jammer. Ik hoop dat ook de linkse partijen, die het klimaatbeleid heel belangrijk vinden, toch kiezen voor een maatschappij die voor iedereen, hoge en lage inkomens, tot een bepaalde welvarendheid leidt. Zo kan iedereen in zijn auto blijven rijden en ontnemen we mensen hun mobiliteit niet, want dat dreigt. Dat vind ik een zeer ernstige zaak. De PVV wil echt een mobiliteitspartij zijn. Mobiliteit is ook welvaart. We moeten met z'n allen bewaken dat Nederlanders zichzelf betaalbaar kunnen verplaatsen. De auto is voor heel veel mensen hun eerste levensbehoefte. De auto is zeer belangrijk in onze maatschappij. Ik maak me zorgen. Dat wil ik hier uiten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat leidt tot een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik was volgens mij wel duidelijk. We proberen ons aan de orde van het debat te houden door in de eerste termijn vragen te stellen aan de staatssecretaris. Met amendementen kunnen we concluderen in de tweede termijn. Volgende week kunnen we bij de stemmingen het definitieve oordeel geven. Dat is volgens mij de volgorde. Volgens mij is dat relatief duidelijk. De heer Madlener wil voordat het debat begint horen of we voor of tegen zijn. Dan hoeft je dit debat niet te houden.

De **voorzitter**:

Ik hoorde daar niet echt een vraag in.

De heer **Madlener** (PVV):

Dit debat had voor mij ook niet hoeven. Voor mij had deze hele wetgeving niet hoeven. Wij kunnen klip-en-klaar zijn: wij zullen tegen deze wet stemmen. We hebben

in onze fractie uiteraard ook gesproken over onze inbreng. Dat heeft u ook gedaan. U had dat hier ook kunnen zeggen, maar dat doet u niet. Daarnaast heb ik een amendement ingediend op dit giftige voorstel. Deze slechte wetgeving leidt tot heel veel frustratie en oneerlijkheid in de maatschappij. Ik noem het een asociaal voorstel. Mijn amendement bouwt het om tot een heel mooi voorstel. Het geeft het kabinet namelijk de bevoegdheid om een maximumparkeertarief voor iedereen in te stellen. Excessen zoals in Amsterdam en andere linkse steden maken autorijden onmogelijk voor mensen met een kleine beurs, omdat ze parkeren heel duur maken. Daarom moet er een maximum gesteld kunnen worden. We kunnen het in deze zaal hebben over de vraag hoe hoog dat maximum moet zijn, maar wij vinden dat de parkeertarieven echt de pan uit zijn gerezen. Altijd als ik in het buitenland kom, ben ik verbaasd over het verschil. Als buitenlanders bij mij op bezoek komen, zijn ze ook verbaasd en zeggen ze: God, waar is Nederland mee bezig, met die asociale parkeertarieven? Ik heb een alternatief: mijn amendement. Daarmee slaan we twee vliegen in één klap: deze wetgeving is van tafel en we kunnen hier eindelijk eens praten over doelmatige en sociale parkeertarieven. Die parkeertarieven zijn dat nu namelijk niet in een aantal steden in Nederland waar vooral D66 in het bestuur zit.

De voorzitter:

Dat leidt tot een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dan roep ik de interruptie die ik kreeg van de heer Van der Molen en de heer Madlener in herinnering. De heer Madlener zegt tegen de wet te zijn, maar dient toch een amendement op de wet in. Dan begrijp ik het ook niet meer. Is de heer Madlener nu voor of tegen de wet? Of dient hij een amendement in voor de bühne, zoals net tegen mij werd gezegd?

De heer Madlener (PVV):

De heer Koerhuis moet mijn amendement maar even gaan lezen. Dan kan hij zien dat, als mijn amendement wordt aangenomen, deze wet feitelijk inhoudelijk van tafel is. De wet wordt in feite vervangen door een bevoegdheid van deze staatssecretaris waarmee zij kan zeggen: gemeente, wij vinden dit een maximum toelaatbaar parkeertarief op openbare parkeerplaatsen. Wij stellen dat in voor heel Nederland en daarboven mag niemand gaan. Dat zijn twee vliegen in één klap. Dan is deze wetgeving van tafel en dan kunnen we het hier met elkaar hebben over wat wij een maximaal, sociaal, normaal parkeertarief vinden. Dat lijkt me winst en ik hoop dat u mijn amendement zal gaan steunen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De heer Madlener geeft af op keuzes die diverse gemeenten hebben gemaakt ten aanzien van hun parkeertarievenbeleid. Mijn vraag aan hem is of hij ervan op de hoogte is dat we een lokale democratie hebben, waarin gekozen volksvertegenwoordigers en benoemde bestuurders deze beslissingen nemen met de context van een specifieke plaats in gedachte. Het geeft geen pas om hier vanaf dit podium daar

oordelen over te vellen. Dat is toch een diskwalificatie van de lokale democratie? Is de heer Matlener dat met mij eens?

De heer Madlener (PVV):

Ik vind de lokale democratie prachtig. Ik ben zelf lid geweest van een lokale politieke partij. Ik stem ook bij ons in de gemeente op een lokale politieke partij. Ik maak mij alleen zorgen over een aantal partijen in deze zaal, waaronder uw partij, die als een soort moraalridders het klimaatbeleid verheffen tot iets wat alles goedpraat, zelfs asociale effecten die we niet meer uit kunnen leggen. D66 is een partij die zegt: klimaatbeleid vinden we zo belangrijk dat we daarvoor de welvaart willen afpakken van de hele middenklasse, van mensen die het niet kunnen betalen. D66 wil alles via die portemonnee afdwingen. Alle bestuurders die de hele wereld over vliegen in het regeringsvliegtuig, roepen: maar u mag dat niet doen hoor, u mag die vakantie niet meer, we gaan het zo duur maken dat u het niet meer kan betalen. Het zijn altijd de lage inkomens die als eerste afvallen. Ik zie die tendens al jaren. Wij hollen onze welvaart uit, vooral die van de middengroepen en de onderklasse van de samenleving. Wij komen heel graag op voor die mensen. Deze tendens moet stoppen. Ik denk dat D66 niet eens begrijpt wat de effecten in onze samenleving zijn van dit constant bashen van mensen die gewoon willen leven, die gewoon boodschappen willen kunnen doen, die gewoon op vakantie willen en die gewoon een autootje willen blijven rijden. Die mensen zijn het spuugzat dat mensen die zelf in dikke bakken rijden en hoge salarissen hebben, hun vertellen dat zij dat niet meer mogen. Ik vind dat een hele onwenselijke tendens en ik wil daarvoor waarschuwen, ook aan mevrouw Van Ginneken, want zij is lid van die partij.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken voor een vervolgvraag.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik vind de uitleg van de heer Madlener over hoe hij tegen de lokale democratie aankijkt niet zo passen bij het stuk daarvoor, dus ik vind hem daarin niet heel erg geloofwaardig. De rest laat ik even voor zijn rekening. Het lijkt er een beetje op alsof de heer Madlener slecht geslapen heeft.

De voorzitter:

Die laatste kwalificatie laat ik aan mevrouw Van Ginneken. Ik ga door naar de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik begrijp dat de heer Madlener afgeeft op links beleid, linkse wetgeving en linkse steden, en ik kan dat ook vaak volgen. Maar ik vind financiële degelijkheid wel iets dat bij rechts hoort. Ik heb het amendement erbij gepakt, maar waar is de financiële dekking daarvan? U stelt een maximum voor parkeertarieven voor. Ik kan dat goed begrijpen, maar er zit geen financiële dekking bij. De gemeenten hebben een inkomstenderving. Hoe gaan wij dat dekken? Als u het mij vraagt, is dit een links amendement.

De heer **Madlener** (PVV):

Als we elkaar met termen als "links" en "rechts" gaan bestoken, dan denk ik dat niemand het meer begrijpt. Dan ben ik eerst van een linkse en dan weer van een rechtse partij. Ik kom op voor de betaalbaarheid van zoiets als mobiliteit. Heel veel mensen zijn afhankelijk van hun auto. Dat willen wij graag zo houden. Wij willen dat die betaalbaar blijft. Door al dat klimaatbeleid, dat vooral uit de linkerkant van deze zaal komt, zien we dat links bereid is om het voor heel veel mensen onbetaalbaar te maken. Dat vinden wij een asociale gang van zaken. Dat kan gewoon niet. Het tast onze welvaart aan, het tast onze koopkracht aan en het zorgt ervoor dat mensen die afhankelijk zijn van hun auto, in problemen komen. U bent het daar eigenlijk wel mee eens, begrijp ik. Dan vind ik dat wij eens moeten kijken naar die parkeertarieven. Sinds ik namens de PVV in deze Kamer zit, maak ik mij zorgen om die constant stijgende parkeertarieven. Sommige gemeenten gebruiken die auto als melkkoe. Dat gaat niet meer om het reguleren van het parkeren, maar om een aversie tegen de auto en om het uitmelken daarvan. Dat vinden wij ongewenst en daarom is mijn amendement er.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Er komt geen antwoord op mijn vraag waar de dekking is. Ik concludeer dus dat er geen dekking is.

De **voorzitter**:

De heer Madlener nog voor een laatste reactie.

De heer **Madlener** (PVV):

De gemeenten die parkeertarieven hanteren als melkkoe en die echt zulke hoge tarieven hanteren dat wij ze in deze zaal, na discussie, niet meer acceptabel vinden, zullen inderdaad andere inkomsten moeten zoeken of iets aan hun uitgaven moeten doen. Zij zullen die dekking dan moeten zoeken. Dat hoef ik niet voor ze te doen. Maar dat betreft alleen die gemeenten die totaal buitenissige uitgaven hebben en dat laten betalen door de automobilist.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer voor zijn interruptie.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik zit dit zojuist allemaal even aan te horen. Ik heb het amendement inhoudelijk niet gezien, maar als ik het goed begrijp, dan is het heel simpel. Dat is: we sluiten uit wat nu voorgesteld wordt en we gaan een maximum stellen aan de parkeertarieven. Ik vind het op zich best een interessant amendement, maar na dit debatje ben ik eigenlijk wel benieuwd: heeft dit gevolgen voor de rijksbegroting?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik denk het niet, eerlijk gezegd. Het zal gevolgen hebben voor gemeenten die parkeerbeleid voeren dat niet meer bedoeld is als parkeerbeleid, maar als melkkoe. Het zal uiteindelijk gevolgen hebben voor die gemeenten, want zij zullen minder inkomsten hebben uit hun parkeerbeleid. Maar dat zou ook precies de bedoeling zijn, na een discussie in deze zaal over wat wij een maximaal parkeertarief vinden.

Parkeerbeleid is bedoeld om iets te reguleren of om ervoor te zorgen dat mensen hun auto niet heel lang op de stoep zetten, en het is niet bedoeld als melkkoe. Die gemeenten zullen dat moeten doen. Overigens, behalve dat het misbruikt wordt als melkkoe, is heel veel van het parkeerbeleid ook helemaal niet zo winstgevend. Het moet allemaal gehandhaafd worden en dat kost ook allemaal weer geld. Het is dus allemaal niet zo makkelijk bij die gemeenten als het soms lijkt. Maar ik vind het verstandig om hier een discussie te voeren over wat wij acceptabel vinden als maximum. Sommige steden maken er echt een potje van en ik vind dat niet acceptabel.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank voor het antwoord. Is de heer Madlener het met mij eens dat hetgeen zojuist vanuit de VVD naar voren werd gebracht, namelijk dat dit geen financieel deugdelijk amendement is, gewoon niet klopt, en dat het een amendement is dat inhoudelijk klopt en financieel geen consequentie heeft? Op zich hoeft vanuit het argument van financiële degelijkheid niemand tegen dit amendement te stemmen, lijkt me.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik denk dat dat een juiste conclusie is. Ik denk inderdaad dat dat klopt. Het zal op de rijksbegroting geen invloed hebben. Ik heb ook de hoogte van een acceptabele parkeernorm niet genoemd. Het is aan dit parlement om daarover te beslissen, misschien op voorstel van de staatssecretaris. Ik zie dat zij nu al zit te denken: goh, wat vind ik nou een goed tarief in mijn stad. Ik denk dat dit een gezonde discussie is en ik denk niet dat dit financiële dekking vereist.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Ik zie de heer Van Baarle al klaarstaan voor zijn inbreng, maar ik kijk heel even naar u. Was u al aan het einde van uw inbreng gekomen?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ben ... Had ik al gezegd dat ik het onacceptabel vind dat mij het woord hier ontnomen wordt op basis van wat ik net gezegd heb?

De **voorzitter**:

Dat had u al gezegd.

De heer **Madlener** (PVV):

Ja, dat had ik al gezegd.

De **voorzitter**:

De heer Van Baarle.



De heer **Van Baarle** (DENK):

Dank u wel, voorzitter. De Nederlandse automobilist wordt langs alle kanten gepakt en is in veel gevallen een melkkoe. De parkeertarieven zijn in heel veel gemeenten torenhoog. De brandstofprijzen rijzen de pan uit en brandstof is bijna

onbetaalbaar. En nu wil de regering het ook nog mogelijk maken dat gemeenten mensen met een diesel- of een benzineauto extra parkeergeld laten betalen om mensen in een dure elektrische auto vrijstelling of korting te geven op de parkeertarieven. De gewone, normale Nederlander, die helemaal geen elektrische auto kan betalen, moet dan de belastingvoordelen voor rijkelui in een dure elektrische bak maar gaan ophoesten. Dat is wat het wetsvoorstel waarover we vandaag praten mogelijk kan maken. Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris is hoe rechtvaardig dat eigenlijk is. Hoe gaat deze staatssecretaris voorkomen dat die ondernemer in een dieselbusje of die vader of moeder in een benzineauto straks financieel de dupe wordt van een belastingvoordeel voor welgestelde mensen in een elektrische bak? En die parkeertarieven zijn vaak al zo duur. Uit onderzoek blijkt dat het areaal van plekken waar je ooit gratis kon parkeren, met twee derde is afgenomen. We kennen de voorbeelden van al die gemeenten waar de parkeertarieven al zo duur zijn, en dan komt dit er nog bovenop. Is dat wel rechtvaardig, vraag ik aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Waarom weer zo'n belastingvoordeel dat onevenredig terecht komt bij mensen die het al zo goed hebben? Want het klopt toch dat subsidie voor elektrisch rijden nu vooral ten goede komt aan mensen die het relatief beter hebben en dat 85% van de elektrische auto's op dit moment zakelijk wordt gereden? Het klopt toch dat de gemiddelde prijs van een elektrische auto nog steeds boven €50.000 ligt en de elektrische auto dus nog veel duurder is dan een normale auto? Het zijn vooral rijke mensen die van deze wet gaan profiteren. Waarom moeten die mensen er nog een belastingvoordeel bovenop krijgen? Hoe kan deze maatregel nou stimulerend werken als een elektrische auto voor het overgrote deel van Nederland nog steeds een onbereikbaar luxegoed is? Dat moeten we dan toch niet gaan doen?

Hoe rechtvaardig is het überhaupt, vraag ik aan de staatssecretaris, dat iemand in een dure elektrische bak bijna gratis kan parkeren — deze wet kan dat mogelijk maken — terwijl mensen met een diesel- of een benzineauto flink moeten dokken voor het in stand houden van de parkeerinfrastructuur? De parkeerheffing, die door de Gemeentewet mogelijk wordt gemaakt, is er toch voor bedoeld om de parkeerinfrastructuur in stand te houden en om de parkeerdruk te reguleren? Waarom moeten mensen die een diesel- of een benzineauto hebben straks misschien wel betalen voor een publiek goed dat "parkeerplek" heet en hoeven mensen die een elektrische auto hebben helemaal niks te betalen? Want dat is wat deze wet mogelijk maakt. Daar is de parkeerheffing toch niet voor bedoeld? Dat is toch niet solidair? Dat maakt automobilisten in een diesel- of een benzineauto toch eigenlijk tot een dubbele melkkoe? Ze moeten aan de ene kant betalen voor het in stand houden van de parkeerinfrastructuur en aan de andere kant moeten ze het klimaatbeleid gaan betalen. Dat is niet de bedoeling van die parkeerheffing.

Voorzitter. Waar blijkt in de praktijk nou eigenlijk uit dat dit wetsvoorstel effect zal hebben? Dat blijkt allereerst niet uit het feit dat — dat vind ik heel erg goed — vrijwel geen gemeente heeft aangegeven er behoefte aan te hebben om van dit wetsvoorstel gebruik te maken. Slechts 11 van de 344 gemeenten gaven aan gebruik te willen maken van dit wetsvoorstel. Klopt dat, vraag ik aan de staatssecretaris. Klopt het dat we een wet maken voor iets waarvan slechts 0,03% van de gemeenten zegt: dat willen wij met elkaar

doen? Wie zit er buiten deze staatssecretaris te wachten op deze wet? Blijkbaar slechts 0,03% van de gemeenten. Klopt het dat er slechts zeven gemeenten waren die aangaven dat ze deze maatregel misschien willen inzetten? In het meest ambitieuze scenario zit dus slechts 0,05% van de Nederlandse gemeenten op deze wet te wachten. Als dat klopt, nogmaals de vraag aan de staatssecretaris wie er buiten de staatssecretaris op deze wet zit te wachten. Dat is blijkbaar een heel klein clubje van 0,05% overenthousiaste gemeenten. Dat lijkt me geen reden om er op rijksniveau een wet voor in te voeren.

Dan schermt deze regering er ook nog eens mee dat deze wet zou kunnen bijdragen aan meer elektrisch rijden en minder emissies. Waar blijkt dat nou aantoonbaar uit? Aantoonbaar! Klopt het dat de CO₂-effecten die in de rapporten staan alleen zijn berekend op basis van het in heel Nederland invoeren van deze wet? Kunnen we er dan van uitgaan dat met die 0,05% gemeenten — dat is dat overenthousiaste groepje waar ik het net over had — het effect op de CO₂-reductie vrijwel nihil is? Klopt het ook dat we überhaupt niet weten wat deze wet aan CO₂-winst oplevert, omdat er een grote kans bestaat — ik citeer ook gewoon uit het rapport uit Delft — dat de CO₂-uitstoot juist gaat toenemen door deze wet, omdat mensen ontwijkend gedrag gaan vertonen in hun vervoersbewegingen? En klopt het ook dat in de meest ambitieuze variant, namelijk als in een gemeente in Nederland emissieloze voertuigen de volle 100% korting krijgen, er slechts 4% meer emissieloze voertuigen bij komen onder de parkeerders in die gemeente en dat het effect bij minder korting vrijwel nihil is? Dan is de oprechte vraag aan de staatssecretaris: als de winst bij 100% korting slechts 4% is, dan is het toch niet meer proportioneel? Dan is het toch niet meer proportioneel om mensen in een dieselauto en een benzineauto wel te laten dokken en mensen in een emissieloze auto niet te laten dokken? Dat is toch geen middel dat dan nog op een redelijke manier ingezet kan worden?

Voorzitter. Klopt het ook dat het overgrote gedeelte, namelijk 85% van de mensen die op dit moment elektrisch rijden, een zakelijke rijder is? Want dan zou ik de staatssecretaris willen aanraden om goed naar de onderzoeken van Delft te kijken waarin gesteld wordt dat het effect op zakelijke rijders vrijwel te verwaarlozen is. Hoe proportioneel is het dan? Waar zijn we dan met dit wetsvoorstel mee bezig?

Samenvattend is de vraag aan de staatssecretaris of we überhaupt wel weten wat het effect van deze wet zal zijn in de praktijk en of, als we ons baseren op het karige dat we wel weten, we niet gewoon kunnen concluderen dat het effect vrijwel nul is op de doelstelling van meer emissieloze auto's en minder reductie, die de fractie van DENK trouwens onderschrijft.

Voorzitter. Uit het onderzoek van Delft blijkt ook nog eens dat dit voorstel alleen effectief kan zijn als het gecombineerd wordt met flankerend beleid, zoals dat zo mooi in Haags jargon heet: aanvullende maatregelen. Er is bij de beantwoording een soort lijstje gekomen: dit doen we allemaal. Kan de staatssecretaris aantonen dat deze maatregelen elkaar daadwerkelijk versterken en dat ook uit dragereffecten blijkt dat, als we deze maatregel uit het wetsvoorstel invoeren in combinatie met de maatregelen die de staatssecretaris mooi heeft opgesomd in een rijtje, dat tot het gewenste doel leidt? Volgens mij hebben we daar meer

voor nodig dan alleen een lijstje met maatregelen en moeten we dat ook goed met elkaar beargumenteren.

Voorzitter, tot slot. DENK is tegen het principe dat wij de mogelijkheid inbouwen dat gemeenten mensen in een dieselauto en een benzinauto wel laten betalen voor publieke infrastructuur en mensen in een emissieloze auto niet. Die mensen hebben het doorgaans goed. Dat zijn doorgaans rijke mensen. Die hebben niet nog een nieuw belastingvoordeel nodig. Iedereen moet evenredig bijdragen aan het in stand houden van de infrastructuur. Daarom is ten principale dit wetsvoorstel asolidair en asociaal.

Ik dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de heer Van Baarle. Dan nodig ik mevrouw Van Ginneken van D66 uit voor haar inbreng.



Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank u wel, voorzitter. Vandaag behandelen we een wetswijziging die gemeenten helpt te zorgen voor schone lucht en die bijdraagt aan de verkoop van elektrische auto's. Deze wetswijziging is een afspraak uit het Klimaatakkoord. Maatregelen uit het Klimaatakkoord zijn ondertekend door een hele brede waaier aan partijen. In het geval van mobiliteit gaat het van de ANWB tot Natuur & Milieu, van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten tot RAI, BOVAG en VNO-NCW. Zij erkennen hiermee gelukkig ook dat er werk aan de winkel is voor het klimaat.

Tegelijkertijd wordt het mobiliteitsdeel van het Klimaatakkoord gezien als het minst ambitieus. De cijfers van het PBL van vorige week laten zien dat de mobiliteitssector flink aan de bak moet om zelfs maar de doelen uit het Klimaatakkoord te halen, laat staan de nieuwe doelen uit het coalitieakkoord: 5 megaton aan CO₂-vermindering om de oude doelen te halen en maar liefst minimaal 7 megaton om de nieuwe doelen te halen. D66 doet een beroep op alle partijen in de mobiliteitssector om mee te doen en mee te denken.

We moeten veel meer doen om onze klimaatdoelen te halen. Deze wet helpt daarbij. Daarnaast helpt het ook tegen luchtvervuiling. Ik breng even in herinnering dat volgens het Longfonds in Nederland jaarlijks 12.000 mensen vroegtijdig overlijden aan de gevolgen van luchtvervuiling. Dat zijn er wat D66 betreft 12.000 te veel. Ik neem aan dat we het daarover met elkaar eens kunnen zijn. Deze wetswijziging gaat wellicht niet de grootste klappen uitdelen — ik had al voorspeld dat ik daarover nog even iets zou gaan zeggen — maar ze draagt daar zeker aan bij. Daarom steunt D66 deze wetswijziging. Maar we hebben nog wel een paar vragen.

Voorzitter. Ten eerste, over het flankerend beleid, aanvullende maatregelen; het werd net al genoemd. De regering stelt dat differentiatie in de parkeertarieven het effectiefst is in combinatie met andere maatregelen. Kan de staatssecretaris toelichten welke maatregelen zij dan precies voor ogen heeft? Welke van deze maatregelen voert zij op korte termijn in en welke maatregelen volgen als onderdeel van het nieuwe pakket voor na 2025?

Kan de staatssecretaris toezeggen in haar reguliere Kamerbrieven over duurzaam vervoer te monitoren hoeveel en welke gemeenten CO₂-differentiatie in de parkeertarieven hanteren? Ziet de staatssecretaris in de nieuwste PBL-cijfers aanleiding om met gemeenten in gesprek te gaan over het verder uitrollen van zero-emissiezones? Als dat zo is, kan zij dan ook toezeggen dat te gaan doen?

De voorzitter:

Voordat u uw betoog vervolgt, heeft de heer Van Baarle een interruptie.

De heer Van Baarle (DENK):

Volgens mij was mevrouw Van Ginneken bijna klaar.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dit is een mooi moment in mijn spreektekst om even te interrumperen. Gaat u gerust uw gang, hoor.

De heer Van Baarle (DENK):

In dit huis toetsen wij wetsvoorstellen natuurlijk niet alleen op wat wij als partijen ideologisch belangrijk vinden. Ook DENK vindt het ideologisch belangrijk om onze aardbol op zo'n manier over te dragen aan de volgende generatie dat die nog leefbaar is. Dus dat we met elkaar klimaatdoelstellingen moeten hebben, staat niet ter discussie. Maar wij moeten wetsvoorstellen ook toetsen op proportionaliteit. Daar gaat mijn vraag aan mevrouw Van Ginneken over. Zij stelt dat dit wetsvoorstel bijdraagt aan schone lucht en meer emissieloze auto's. Mijn vraag aan mevrouw Van Ginneken is: waar blijkt dat uit? Uit onderzoeken blijkt dat de effecten echt minimaal zijn. We hebben het over percentages als misschien zelfs maar 0,6% extra emissieloze auto's. De CO₂-winst is alleen maar landelijk berekend en we weten dat slechts elf gemeenten deze wet willen gaan invoeren. Als we weten dat het zo weinig oplevert, dan is de kernvraag of het wel proportioneel is om het risico te gaan nemen dat mensen met een benzinauto of een dieselauto in die gemeenten dit allemaal moeten gaan betalen. Dat lijkt mij niet meer proportioneel als het zo weinig oplevert.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben blij dat de heer Van Baarle ook nog iets plaatst aan de andere kant van de streep van de proportionaliteitsvraag, want dat is natuurlijk precies waar het bij proportionaliteit over gaat. Het onderzoek van CE Delft geeft inderdaad aan dat het in een context met meer maatregelen beperkt bijdraagt. Dan kun je zeggen: dat zijn maar lage percentages; moeten we het daar nou voor doen? Ik denk dat het belangrijk is om te kijken wat we daar dan voor moeten doen. De wet geeft gemeenten op zich de ruimte om dit op maat in te zetten, zonder de rekening bij mensen neer te leggen die geen andere mogelijkheid hebben dan met een benzinauto naar bijvoorbeeld het centrum van de stad te gaan. Ik probeer me voor te stellen hoe dat proces in de lokale democratie gaat, want daar moet die professionaliteitsafweging gemaakt worden. Als de lokale democratie iets wil doen met parkeertarieven, dan moet zij goed kijken naar de mogelijkheden voor mensen in allerlei wijken in de stad om zich te verplaatsen naar het centrum, bijvoorbeeld naar de beschikbaarheid van ov en goede fietsvoorzienin-

gen. Ik vind dat het niet disproportioneel is om een maatregel als deze in te voeren, want dan hebben mensen die geen elektrische auto hebben alternatieven. Zoals u begrijpt, is keuzevrijheid voor een partij als D66 ontzettend belangrijk.

De heer Van Baarle (DENK):

Over die alternatieven kunnen we nog heel erg lang met elkaar van gedachten wisselen, maar dan komen we op de discussie dat het openbaar vervoer in Nederland enorm duur is. Wij hebben zelfs een van de duurste openbaarvervoersystemen in Europa. Dus dat er alternatieven zijn voor mensen, vooral voor de mensen die in deze tijd heel weinig geld in hun portemonnee hebben, durf ik te betwisten. Mevrouw Van Ginneken geeft terecht aan dat de winst die we boeken beperkt is. Dat blijkt gewoon uit het onderzoek. De winst die we boeken, is heel klein. Wat we met dit wetsvoorstel weggooiën, is zoiets belangrijks als solidariteit. Het is heel wezenlijk dat we met z'n allen bijdragen aan de infrastructuur. Met dit wetsvoorstel zeggen we dat mensen in een dure elektrische bak daar niet meer voor hoeven te betalen en dat de mensen die een elektrische bak niet kunnen betalen, daar wel voor moeten betalen. Is het ideologische perspectief van het klimaatbeleid, dat ik overigens onderschrijf, voor D66 zo belangrijk dat ze dat solidariteitsprincipe overboord willen gooien? Dat zij daartoe bereid zijn, kan ik oprecht niet begrijpen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Wat betreft solidariteit is D66 een groot voorstander van het invoeren van betalen naar gebruik, zodat ook elektrische rijders blijven bijdragen aan de kosten voor instandhouding en aanleg van infrastructuur. Solidariteit gaat ook over het klimaatbeleid. Het klimaatbeleid voeren we zodat we een leefbare aardbol kunnen overdragen aan volgende generaties, zoals de heer Van Baarle zegt. Dat is cruciaal. Dat vraagt een bijdrage van ons allemaal. Ik vind niet dat je de solidariteitsvraag van het klimaatbeleid kunt beoordelen door enkel naar deze maatregel te kijken. Je moet kijken naar wat er in de breedte gebeurt op het gebied van klimaatbeleid. Daar dragen heel veel partijen in heel veel vormen aan bij, ook in financieel opzicht. De heer Van Baarle zegt dat hij de verdeling in de totale mix scheef vindt. Je kunt daar natuurlijk een prima politiek debat over voeren, maar ik vind het raar om op basis van dit ene element, dat een bijdrage levert aan een solidair klimaatbeleid, conclusies te trekken over de vraag of dit voorstel wel of geen proportioneel nut heeft.

De voorzitter:

Meneer Van Baarle, tot slot op dit punt. Daarna wil ik naar de heer Madlener.

De heer Van Baarle (DENK):

Het punt van de fractie van DENK is dat de rekening van het klimaatbeleid ongelijk verdeeld wordt. De rekening wordt bij gewone mensen neergelegd in plaats van bij bedrijven. Dat geldt ook voor de plek waar de subsidies terechtkomen. Die komen namelijk meestal terecht bij de mensen met een grotere portemonnee die de geijkte kanalen weten te vinden. De verdeling van het klimaatbeleid is dus al scheef. Dit wetsvoorstel draagt daaraan bij, want dit zorgt ervoor dat mensen met een kleine portemonnee en

een auto op diesel of benzine moeten gaan betalen voor het belastingvoordeel van een rijk persoon met een dikke elektrische bak. Mevrouw Van Ginneken kan toch niet volhouden dat dat solidair is? Ik vrees dat u zichzelf dan voor de gek houdt.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik zei net: het gaat erom dat je het pakket in zijn totaliteit bekijkt. Ik zie gelukkig ook heel veel dingen gebeuren voor mensen die het nu ontzettend zwaar hebben en die ontzettend opzien tegen de prijsstijgingen in de komende winter en wat dat gaat doen met de energie. Er is in de breedte iets nodig om die mensen tegemoet te komen. Ik ben heel blij met het pakket van maatregelen dat het kabinet heeft aangekondigd, juist met het oog op de betaalbaarheid van benzine. Ik noem de accijnsverlaging, de energietegemoetkomingen en het prijsplafond. Er gebeurt dus heel veel om de solidariteit goed in balans te houden. Het is prima als de heer Van Baarle vindt dat er nog niet genoeg balans is in de solidariteit, maar ik denk niet dat we dat debat op basis van deze wet kunnen voeren. Dat is een veel breder debat, dat op een ander moment en met een andere persoon moet plaatsvinden.

De heer Madlener (PVV):

We horen altijd "woorden doen ertoe", maar beleid doet er zeker toe. Ik ben het helemaal oneens met mevrouw Van Ginneken dat we dat debat niet hier moeten voeren. Dit is namelijk een heel pijnlijk punt. Als ik een Tesla zou bezitten, zou ik niet eens blij zijn met dit soort vrijstellingen of verlagingen. Ik zou me rot schamen en denken: dit is toch belachelijk? Ik wil aan mevrouw Van Ginneken vragen of de partij van de klimaatdrammers niet aanvoelt dat de grens voor heel veel mensen allang bereikt is. Er is irritatie over de oneerlijkheid en over dat er constant wordt gewezen naar anderen die moeten betalen voor het klimaatbeleid. Denk u niet ook dat het geduld van mensen een beetje aan het opraken is, dat ze geïrriteerd worden en dat we er geen leuker land door krijgen als de klimaatdrammers van D66 hier maar mee doorgaan?

De voorzitter:

Ik zou toch hopen dat we het spelletje niet blijven spelen, maar goed. Mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik denk dat we geen leuker land krijgen als de rivieren in het zuiden van het land elk jaar dramatisch overstromen, waardoor heel veel bewoners en ondernemers met een hoop ellende en kosten opgezadeld worden. Ik denk dat dit helemaal geen prettiger land wordt als er door droogte allerlei problemen zijn, in de landbouw en bij andere ondernemers. Ik denk dat we geen fijner land worden op het moment dat mensen in onleefbare steden moeten wonen, waar het luchtklimaat niet goed is en waar het te warm is. Dat geldt zeker voor mensen die zich geen airco kunnen veroorloven en voor mensen die niet in een mooie groene buitenwijk kunnen wonen. Zij hebben dan een onleefbaar huis. Wij willen een land waar het voor iedereen prettig is en waar er voor niemand een irritatie bereikt hoeft te worden. Dat kan als we solidair zijn op het gebied van klimaat.

De voorzitter:

De heer Madlener met een vervolgvraag.

De heer Madlener (PVV):

Ik weet niet wat ik hoor! Denkt mevrouw Van Ginneken nu echt dat als Teslarijders of andere elektrische rijders minder gaan betalen voor een parkeerticket, er geen droogte meer is of dat het niet meer regent? Dit kan toch niet waar zijn wat ik hier hoor van de D66-woordvoerder? D66 is ook de partij die zegt: kom allemaal maar naar Nederland. Er komen inmiddels ieder jaar 150.000 nieuwkomers naar Nederland. Dat zou geen probleem zijn en dat parkeerticketje zal de problemen oplossen? Deze partij is er zelfs trots op dat ze zichzelf "klimaatdrammer" noemt. Ik denk toch dat die partij zich even achter de oren moet krabben en eens aan moet gaan voelen dat voor heel veel mensen de grens bereikt is, en dat ...

De voorzitter:

En uw vraag is?

De heer Madlener (PVV):

Mijn vraag is of D66 bereid is om eens na te gaan denken of een heisessie te doen met elkaar, en te zeggen: we kunnen mensen wel blijven treiteren met allerlei beleid en die arme middeninkomens blijven pakken, en wij gaan als rijke Kamerleden lekker door met alles ...

De voorzitter:

Volgens mij is uw punt helder. We dwalen wel heel erg af van het debat. Ik geef toe dat mevrouw Van Ginneken het ook had over droogte en zo. Laten we dus een beetje focussen op het wetsvoorstel dat nu voorligt. Op zich hebben we natuurlijk tot 23.00 uur, maar ik zou toch wel willen focussen op wat nu voorligt. Volgens mij is het punt helder. Ik geef mevrouw Van Ginneken de gelegenheid om te reageren op de heisessie.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Nou, over de heisessie ga ik niks zeggen, maar ik heb wel de vraag van de heer Madlener gehoord of ik denk dat deze maatregel van prijsdifferentiatie voor parkeertickets het grote klimaatprobleem gaat oplossen. Daar kan ik de heer Madlener wel een heel helder antwoord op geven. Als dat zo zou zijn, zou ik mijn bijdrage hier begonnen zijn met: eureka, we hebben nu de oplossing. Dat is niet zo. Ik heb net aangegeven dat dit voor D66 een maatregel is binnen een breder pakket, die op zichzelf een bijdrage levert, maar niet zonder dat bredere pakket kan. Sterker nog, ik denk dat de klimaatambities omhoog moeten. De cijfers van het PBL van vorige week maken glashard duidelijk dat we een tandje bij moeten zetten.

De voorzitter:

De heer Madlener, tot slot.

De heer Madlener (PVV):

Ik hoop dat de boodschap is overgekomen dat D66 eindelijk eens moet ophouden met het pesten van de gewone

Nederlander en eens in de spiegel moet gaan kijken als het gaat om het leefbaar houden van ons land, met al die massa-immigratie van D66, want die draagt zeker niet bij aan de leefbaarheid.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb een vraag over de wet die de staatssecretaris voorstelt. Ik vond dat mevrouw Van Ginneken een interessante opmerking maakte in antwoord op de heer Van Baarle. Mevrouw Van Ginneken is heel erg voor betalen naar gebruik. Als je met een elektrische auto rijdt, moet je dus meer gaan betalen. Dat zei ze in antwoord op de stelling dat ze er ook voor is dat als je een elektrische auto parkeert, je daar dan minder voor gaat betalen. Ik kan dat niet met elkaar rijmen. Leg dat eens uit, want ik snap dat niet.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, kunt u daar wellicht helderheid in scheppen?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dat ga ik dan proberen. In de maatregel zit een heel breed pakket van effecten die we willen beprijzen door middel van betalen naar gebruik. Een auto heeft uitstoot of niet; dat is natuurlijk afhankelijk van het type auto. Maar een auto maakt ook gebruik van infrastructuur. Daar worden een hoop kosten voor gemaakt. Het gaat ook om ... leefbaarheid. Sorry, dat was het woord waar ik niet op kwam. Het is ook belangrijk om aandacht te besteden aan de leefbaarheidseffecten van een auto. Denk aan de uitstoot van fijnstof, geluidsoverlast et cetera, et cetera. Het zou dus zonde zijn om een elektrische auto niet te kunnen belasten voor al die andere gebruikaspecten, naast uitstoot. Bij betalen naar gebruik gaan ze daar ook gewoon aan meebetalen. Dat is wat mij betreft belangrijk aan de maatregel van betalen naar gebruik. Bij de situatie van parkeerdifferentiatie speelt juist dat leefbaarheidsargument voor D66 een belangrijke rol. Wij zeggen: daar is die differentiatie juist ontzettend belangrijk, omdat steden waar minder fossiele auto's rijden leefbaarder zijn dan steden waar veel fossiele auto's rijden. Om een prikkel te creëren om steden leefbaarder te houden, is die tariefdifferentiatie bij het parkeren voor ons van belang.

De voorzitter:

Ik zie dat dit nog een vervolgvraag oproept bij de heer Koerhuis.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik zie het ook.

De heer Koerhuis (VVD):

Mevrouw Van Ginneken worstelde met het antwoord. Ik snap dat. Ik snap de uitleg ook niet. Ik zie niet hoe je in hetzelfde interruptiedebat met de heer Van Baarle kan zeggen dat je ervoor bent om minder te betalen voor het gebruik van een parkeerplaats, maar er ook voor bent om meer te betalen voor het gebruik van de weg. Volgens mij geldt het leefbaarheidsargument voor beide. Ik vind het een moeilijk antwoord. Volgens mij is het niet uit te leggen.

De voorzitter:

Dat zie ik meer als een mededeling dan als een vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zou mevrouw Van Ginneken nog een tweede kans willen geven om uit te leggen waarom ze ervoor is dat een elektrische auto meer gaat betalen als die op de weg rijdt, en er tegelijkertijd voor is dat die auto minder gaat betalen als hij geparkeerd staat.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben er vooral voor dat we het maximale doen om onze klimaatdoelstellingen te halen. In dat licht zie ik dit wetsvoorstel, zoals de rechter al heeft aangegeven, als een relevante bijdrage.

De voorzitter:

Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Voorzitter. Ik wil het even hebben over de deelauto, over de deelmobiliteit. Een deelauto kan negen tot dertien privé-auto's vervangen; dat stelt het CROW na onderzoek. In stedelijke gebieden moet wat ons betreft het autogebruik centraal staan en niet per se het autobezit. D66 wil daarom in deze wet een extra categorie toevoegen om de emissieloze deelmobiliteit ook in aanmerking te laten komen voor die differentiatie, voor een apart tarief, natuurlijk als de gemeente dat wil. Daarom heb ik op dat punt een amendement ingediend. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om daar in haar eerste termijn een appreciatie van te geven, want afhankelijk van die appreciatie zou ik eventueel nog een motie willen indienen in de tweede termijn.

Voorzitter. Dan nog wat korte technische punten. Gemeenten moeten volgens dit voorstel zelf invulling geven aan de manier waarop de gedifferentieerde tarieven worden toegepast op buitenlandse kentekens; de heer Koerhuis had het daar zojuist ook al over. Kan de staatssecretaris samen met VNG of IPO in gesprek en hiervoor best practices of een gereedschapskist ontwikkelen om gemeenten daarin te helpen?

Ik begrijp dat differentiatie alleen mogelijk is bij gemeenten die digitale parkeersystemen gebruiken en die dus aangesloten zijn op het nationale parkeerregister. Mijn vraag aan de staatssecretaris is wat de verhouding is tussen gemeenten die wel gebruikmaken van die digitale systemen en gemeenten die dat niet doen en op welke termijn de wetswijziging volgens de staatssecretaris effectief kan worden.

Voorzitter, tot slot. Zoals ik al zei: om de klimaatdoelen voor mobiliteit te halen, moeten we veel meer doen dan we nu doen. Daarom is deze wetswijziging een logisch extra gereedschap voor gemeenten om in te zetten, naast veel meer, want anders gaan we 7 megaton CO₂-reductie in 2030 niet halen. Daarom doe ik een beroep op de staatssecretaris en alle betrokkenen om zo snel mogelijk met een zo ambitieus mogelijk pakket te komen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Dan kijk ik naar de heer Stoffer voor de inbreng namens de SGP.

□

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Het heeft lang geduurd voordat de antwoorden op de schriftelijke vragen over het nu voorliggende wetsvoorstel naar de Kamer kwamen. Dat kan ik me eigenlijk best goed voorstellen, want de inbreng vanuit de Kamer was, om het zacht uit te drukken, kritisch. Maar ook organisaties zoals de ANWB en Detailhandel Nederland zeggen: doe dit niet. Ik zal eerlijk zeggen dat ik de stille hoop had dat het nieuwe kabinet op zijn schreden zou terugkeren en dit wetsvoorstel zou intrekken. Maar helaas, de nieuwe staatssecretaris heeft dit wetsvoorstel toch doorgezet. Eigenlijk is mijn eerste vraag waarom de staatssecretaris die kritiek van de Kamer en de zojuist genoemde organisaties niet ter harte heeft genomen.

Laat ik het maar samenvatten: de SGP vindt het voorstel niet rechtvaardig, juridisch twijfelachtig en niet doelmatig. Ik loop deze bezwaren een voor een langs. Ik begin met het feit dat wij het wetsvoorstel niet rechtvaardig vinden. Stel nu eens dat de gemeente Utrecht kiest voor gratis parkeren voor elektrische auto's; dan zie ik in gedachte twee auto's naast of achter elkaar staan. De ene is een kleine benzine-auto, waarmee een dochter op bezoek is bij haar zieke oude moeder voor wat mantelzorg. Ze heeft een laag inkomen en geen budget voor een elektrische auto, maar ze moet wel €12 afrekenen voor drie uur parkeren. De andere auto is een grote elektrische auto van een goed verdienend ondernemersechtbaar dat een dagje uitgaat in Utrecht en dat gratis parkeert in de binnenstad bij het startpunt van hun stadswandeling.

Ik vind het niet rechtvaardig dat de een €12 moet neertellen voor parkeren en dat de ander, die het makkelijk kan betalen, gratis terecht kan. Ik heb toch de indruk dat het voorstel op die manier de tweedeling in de samenleving verder aanwakkert, de tweedeling tussen mensen die nauwelijks geld hebben voor zonnepanelen, isolatie en een elektrische auto en die ook niet profiteren van subsidies en belastingvoordelen en mensen die deze financiële middelen wel hebben, daar ook makkelijk toegang toe hebben en profiteren van al die voordelen. Alle subsidieregelingen ten spijt hebben verschillende huishoudens amper geld om een andere wasmachine te kopen, laat staan een elektrische auto. Erkent de staatssecretaris deze realiteit, is mijn tweede vraag aan haar.

Voorzitter. Ik zeg het maar zo: als we met elkaar echt werk willen maken van een rechtvaardige energietransitie, dan moeten we het niet op deze manier doen. Daar komt bij dat als gemeenten kiezen voor gratis parkeren voor elektrische auto's, het wegvallen van deze inkomsten gecompenseerd zal moeten worden. De meest voor de hand liggende maatregel lijkt mij dan het verhogen van de parkeertarieven voor niet-emissieloze auto's. Volgens mij gaan we dan een richting op die we helemaal niet zouden moeten willen. Ik geef toe dat dit bedacht is vanuit het oogpunt dat je de gemeentebegroting helder moet krijgen en daar gaat de gemeente uiteindelijk zelf over, maar het zou zomaar kunnen.

Voorzitter. Mijn tweede punt is dat ik het wetsvoorstel juridisch twijfelachtig vind. De Gemeentewet biedt namelijk ruimte voor parkeerbelasting in het kader van parkeerregulering. Maar dat doel is in het huidige, voorliggende wetsvoorstel ver te zoeken. Ik voorzie eigenlijk eerder een verkeersaanzuigende werking: emissieloze automobilisten zoeken de binnensteden op waar ze gratis kunnen parkeren. Mijn volgende vraag aan de staatssecretaris is dan ook: wordt het geen speeltje voor gemeenten om goed betalende bezoekers naar hun binnenstad te krijgen? Je krijgt alleen maar meer auto's. Daar is volgens mij de parkeerbelasting, zoals die in de Gemeentewet is opgenomen, niet voor bedoeld.

Voorzitter. Dan mijn laatste punt: ik vind het wetsvoorstel ook niet doelmatig. Het kabinet schrijft dat het aanbieden van lagere parkeertarieven een prikkel kan zijn om een elektrische auto te kopen. Maar daar geloof ik eigenlijk niet zo veel van. Niets is namelijk zo variabel als de gemeentelijke parkeertarieven. Daar gaan mensen de investeringsbeslissing voor een elektrische auto ogenschijnlijk niet op baseren. Daarvoor moet je het volgens mij veel meer hebben van goede subsidieregelingen — dat is ook verstandig om mensen met wat minder inkomen mee te krijgen — en een goed laadpalennetwerk. CE Delft rekent ook af met eventuele positieve effecten voor emissieloos vervoer op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit. Als je in heel Nederland het parkeren voor elektrische auto's gratis zou maken, dan krijg je hoogstens een paar procent meer elektrische auto's. Laat staan dat het effect gaat hebben als slechts een handvol gemeenten hiervoor gaat kiezen. Om schone lucht te krijgen, kunnen gemeenten nu al kiezen voor een milieuzonering. Ik vind het onnodig dat we een stapeling van maatregelen gaan maken. Volgens mij moeten we dat voorkomen.

Voorzitter. Dan nog een reactie op de antwoorden die de staatssecretaris ons deed toekomen. Een heel aantal kritische vragen wordt eigenlijk afgeschoven op gemeenten. Zij moeten die afweging zelf maar maken. Maar daar ga ik niet in mee. Zo'n achttien gemeenten hebben al aangegeven dat zij een lagere parkeerheffing voor emissieloze auto's in overweging willen nemen. Ik vind dat we het niet zover moeten laten komen, want het kabinet wil draagvlak voor de energietransitie. Dat wil de SGP ook. Dan moet je volgens mij geen ruimte bieden voor een maatregel die de tweedeling in de samenleving onnodig verder aanjaagt en die ook niet veel effect heeft. De staatssecretaris probeert de maatregel klein te maken door te schrijven dat gemeenten ervoor kunnen kiezen om een gedifferentieerd parkeertarief in een klein gebied toe te passen. Maar waar doe je het dan nog voor? Waarom zou het dan in het Klimaatakkoord staan? Zo staat het ook niet in het wetsvoorstel, concludeer ik.

Tot slot, voorzitter. De SGP wil een rechtvaardige behandeling van benzine- en dieselrijders en elektrische rijders, want die auto's nemen allemaal evenveel parkeerruimte in beslag als ze even groot zijn. We willen geen parkeerdiscriminatie. We zouden het heel onverstandig vinden om dit wetsvoorstel door te zetten.

Dat was mijn bijdrage, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie dat er geen behoefte is aan interrupties.

De heer **Stoffer** (SGP):
Het was helemaal helder.

De voorzitter:

Hartstikke goed, complimenten daarvoor. Dan nodig ik de heer Van der Molen van het CDA uit. Ik vermeld daarbij meteen dat hij de laatste spreker van de zijde van de Kamer is omdat mevrouw Van der Plas zich heeft afgemeld wegens een andere verplichting nu dit debat naar voren is verplaatst.



De heer **Van der Molen** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De klimaatambities van het CDA zijn hoog. Dat kan ook niet anders, want het gaat om onze wereld en ons land. We willen die graag zo goed mogelijk aan onze kinderen doorgeven. We voelen dan ook een verantwoordelijkheid om ons hiervoor in te spannen. De spannende vraag bij rentmeesterschap, bij duurzaamheid en bij het aanpakken van klimaatverandering is echter niet hoe hoog onze ambities zijn. De spannende vraag is hoe we die ambities gaan halen. De spannende vraag is wat we dan gaan doen. Iets doen, actie ondernemen, betekent vooral ook dingen niet doen. Dat doe je namelijk op je werk ook. Je onderneemt de meest efficiënte actie en je doet datgene waardoor je het snelst bij het doel komt. Je doet dus ook heel veel acties niet, omdat ze minder efficiënt zijn en omdat je altijd moet kiezen, omdat je bijvoorbeeld beperkt bent in tijd en in geld.

Voorzitter. Wisselende parkeertarieven op basis van hoeveel je uitstoot kunnen we beter niet gaan doen. Dat is geen goed middel om die klimaatverantwoordelijkheid te nemen. Het is niet efficiënt en als we niet oppassen ondermijnt het het draagvlak. Ik heb hierbij tien argumenten en zorgen. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om in haar reactie op die punten in te gaan.

Eén. We moeten met elkaar niet willen dat mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, meer parkeerkosten kwijt zijn. Dan laat je namelijk inwoners met een kleine beurs betalen voor de dure auto van de burens. Dat moeten we niet doen. Ik zie in deze wet en ook in de amendementen geen garantie om dat te voorkomen.

Twee. Het argument dat over zoveel jaar elektrische auto's voor heel veel mensen te betalen zijn, gaat hier niet op. Want als heel veel mensen gebruikmaken van het lagere parkeertarief, betekent dit veel minder inkomsten voor de gemeenten. Eén keer raden hoe gemeenten dat weer recht gaan trekken: ze gooien gewoon weer het tarief omhoog of andere zaken worden duurder gemaakt.

Drie. De inkomsten van de gemeenten zijn sowieso interessant, want linksom of rechtsom betekent minder betalen voor het parkeren van je elektrische auto, minder geld voor de gemeente. Uiteindelijk betalen de inwoners dat dus gewoon zelf.

Vier. Het is een verkeerde keuze om niet alleen wisselende tarieven toe te staan op parkeerplekken, maar ook — dat wordt ook mogelijk — bij parkeervergunningen en bij laadpalen. Want ook je parkeervergunning kan dus ineens duurder worden. Dat betekent dat de hele stad dan ineens

veel duurder of veel goedkoper kan worden voor specifieke groepen mensen. Dat gaat wel erg ver.

Vijf. Het is niet duidelijk welke opties gemeenten en gemeenteraden hebben. Tijdens de schriftelijke behandeling in 2020 hebben we als CDA onze zorgen geuit, maar het is nog steeds niet duidelijk waar de gemeenteraad nu precies wel en niet op kan sturen. Graag een antwoord van de staatssecretaris.

Zes. Gemeenten krijgen daarnaast hoge uitvoeringskosten en veel administratieve lasten. Want als ze hier gebruik van zouden willen maken en ze hebben het nog niet, moeten ze een digitaal parkeersysteem invoeren en dat is hartstikke duur. Ik vraag: hoe reëel is dat, buiten de gemeenten die het nu al zien zitten?

Zeven. Ook luxe en grote auto's met al heel veel fiscale voordelen profiteren op deze manier van deze regeling. Dan schiet je wellicht het doel voorbij. Ik hoor andere partijen ook zeggen dat we vooral kleine auto's zonder uitstoot zouden moeten stimuleren.

Acht. Er is reden tot zorg over de uitvoering, want de aansluiting van verschillende emissieklassen op het kentekenreglement zal nogal wat voeten in de aarde hebben. Er kan ook nog geen onderscheid worden gemaakt tussen benzinen en dieselveertuigen. Hoe werkt dat dan uit op het beleid dat wij voeren om benzine te bevorderen ten opzichte van diesel, althans, om die even duur te maken zodat we dieselauto's ontmoedigen?

Negen. De RDW beschikt niet over de gegevens van buitenlandse voertuigen, terwijl die juridisch gezien wel gebruik moeten kunnen maken van de lagere tarieven. Gemeenten moeten daarvoor — dat is dan de oplossing — een teruggaveloket inrichten. Als buitenlandse voertuigen hiervan geen gebruikmaken, kan dit voorstel weleens sneuvelen. De regering belooft hier eigenlijk niet meer dan dat ze zich gaat inspannen. De bal ligt bij de gemeenten, zo lazen we in de schriftelijke behandeling. Dat is te weinig. Ik vraag me persoonlijk af of alle buitenlandse bezoekers, nadat ze hebben afgerekend in de parkeergarage, zich met een bonnetje bij een loket bij de gemeente gaan melden om nog even de paar centen terug te krijgen. Dat gaat echt heel anders worden dan dat je in een buitenland bijvoorbeeld nog even je btw kan terugvragen.

Tien. Over juridisch standhouden gesproken: de Raad van State ziet dat de benodigde fiscale regeling wordt gebruikt voor niet-fiscale doeleinden. Ook hier is het voorstel dan ook juridisch kwetsbaar. Ik doe graag het verzoek om daar nader op in te gaan.

Voorzitter. Met dit voorstel wordt gepoogd de luchtkwaliteit te verbeteren, maar de Raad van State leverde ons al een heel overzichtelijk staatje waaruit blijkt dat die resultaten, die effecten, echt maar heel klein zijn. Het is een nobel doel, maar dit is het verkeerde middel omdat het het draagvlak voor het totaal aan klimaatregelen zou kunnen ondermijnen.

Voorzitter. Schrijven is schrappen. Dat horen heel veel jonge auteurs. De beste boeken, de rijkste verhalen, zijn vele malen herschreven. In deze Kamer schrijven we gezamenlijk aan het verhaal waarin we de klimaatverandering willen aanpakken. Wat het CDA betreft schrappen we daarin de zinnen over wisselende parkeertarieven. Ze zijn waarschijn-

lijk met de beste bedoelingen opgeschreven, maar we kunnen ze beter wegstrepen. Daar wordt het verhaal, waarin wij onze klimaatverantwoordelijkheid nemen, alleen maar krachtiger van.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik kom met dezelfde interruptie waarmee de heer Van der Molen tijdens mijn inbreng kwam. Ik kan mij nog herinneren dat hij tegen mij zei: "Als alle auto's elektrisch gaan rijden, trekken gemeenten de korting weer in. Het heeft dus geen zin." Ik neem dus aan dat de heer Van der Molen tegen het wetsvoorstel is.

De heer Van der Molen (CDA):

Dat had u lichtelijk uit mijn inbrenging kunnen opmaken. U heeft zelf gezegd: ik ben met een heel aantal argumenten gekomen. Ik zal dat dan ook doen, omdat u het vraagt. Als één argument ons als CDA nog wel had kunnen overtuigen, dan is dat natuurlijk de keuzevrijheid voor gemeenten. Wij snappen wel dat je gemeenten de ruimte geeft om keuzes te maken. Alleen, als ik dan een batterij aan amendementen zie die uiteindelijk een dooie mus voor gemeenten opleveren, vind ik dat we onfatsoenlijk met gemeenten omgaan. Je kan gemeenten die ruimte geven, omdat je vindt dat dat moet kunnen. Dat betekent dat gemeenten daar ook voluit mee aan de slag gaan. Of je zegt: nee, dit is gewoon een verkeerde route. Dat laatste heb ik in mijn inbreng aangegeven. Met een tussenvariant zou je de wet eigenlijk kalstellen door die vol te hangen met voorwaarden. Daar moeten we de gemeentebestuurders, en al helemaal de raadsleden, echt niet mee lastigvallen.

De heer Koerhuis (VVD):

In de beantwoording draait de heer Van der Molen een beetje eromheen. Mijn vraag was: is de heer Van der Molen nu tegen het wetsvoorstel?

De heer Van der Molen (CDA):

Ik heb dat dan niet helder gezegd. Mijn antwoord was dat u dat had kunnen opmaken uit mijn inbreng. Wij zijn bij de schriftelijke ronde al ongelofelijk kritisch geweest. Een collega van mij uit de vorige periode heeft toen, geloof ik, de helft van de vragen ingediend, allemaal kritisch van aard. Ook nu kijken wij op die manier naar het wetsvoorstel. De punten die ik noem, zijn allemaal argumenten om het voorstel niet te steunen.

De voorzitter:

Tot slot, de heer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Dit vind ik een beetje flauw van de heer Van der Molen, want bij mij legt hij de bal op de stip door te zeggen: u moet voor of tegen zijn. Ik hoor de heer Van der Molen in zijn beantwoording er toch weer een beetje omheen draaien.

Is de heer Van der Molen nu voor of tegen het wetsvoorstel? Zeg gewoon "voor" of "tegen".

De heer **Van der Molen** (CDA):
Tegen.

De voorzitter:

Volgens mij was dat een helder antwoord. Ik zie de heer Madlener, maar de heer Van Baarle stond er al eerder, dus ik zou hem als eerste het woord willen geven.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Mag ik de heer Van der Molen complimenteren voor de duidelijkheid die hij verschaft en zeggen wat een verademing dat is in vergelijking met de heer Koerhuis? Zo kan het ook in dit huis: gewoon zeggen waar je staat. Kan ik uit de bijdrage van de heer Van der Molen ook opmaken dat het CDA ook tegenstemt als het inlegvelletje van de heer Koerhuis het zou halen? Volgens mij hoorde ik hem dat ook zeggen. Met de amendementen van de heer Koerhuis is het CDA dus ook nog tegen?

De heer **Van der Molen** (CDA):

We hadden zonet een discussie over iets wat de heer Van Baarle ook heeft gezegd: voor ons weegt heel erg zwaar dat je hierdoor een situatie kunt creëren, of je dat nou wilt of niet ... Het is aan de gemeenten. Van onze kant moeten we dus inschatten wat er gaat gebeuren. Ik geloof helemaal niet dat het de opzet van het kabinet is om doelbewust de parkeertarieven voor mensen met een laag inkomen te verhogen. Daar geloof ik helemaal niks van. Maar ons wordt gevraagd om het af te wegen. Ik denk dat het een serieus gevaar is, omdat gemeenten niet zo heel veel anders kunnen doen, zeker niet in deze tijd. Als het ene naar beneden gaat, gaat het andere omhoog. Je benadeelt er de niet-elektrische auto's mee. Dat is ook precies wat je wil. Er moet een prikkel zijn om die te weren. Voor ons blijft het gewoon een graat in de keel. De amendementen veranderen daar niks aan. Er zullen amendementen tussen zitten die de wet in principe ietsje beter zouden kunnen maken, of die een bepaalde categorie zouden kunnen toevoegen. Daar moeten we dan even goed naar kijken. Maar ik vermoed zeker niet dat dit iets aan onze afdrank van de totale wet zal veranderen.

De heer **Madlener** (PVV):

We hebben, op D66 na, uitstekende inbrengen gehoord, met allerlei bezwaren. De SGP heeft het heel mooi verwoord. Ik was ietwat emotioneel; maar goed, ieder z'n toon. Er is nu de grappige situatie opgetreden dat het kabinet een wetsvoorstel indient dat het vermoedelijk niet zal halen. Twee belangrijke coalitiepartijen zijn hier ook tegen. Ik vraag me dan af wat voor situatie we nu hebben. En is het niet chic om aan de eigen staatssecretaris te vragen om het voorstel nu in te trekken, in plaats van het te laten stranden bij een stemming? Is dat misschien een oplossing?

De voorzitter:

Ik zie dit meer als een suggestie aan de heer Van der Molen. Ik laat het aan hem om te kijken of hij er iets mee doet. Het

zou anders wellicht een vraag voor u in uw tweede termijn kunnen zijn.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Dit is een wetsvoorstel dat in de vorige kabinetsperiode naar de Kamer is gestuurd. Ik vind het van moed getuigen dat de staatssecretaris, ondanks dat ze er toen niet bij was, hier nu wel gewoon staat voor een voorstel. Daar kunnen wij natuurlijk met elkaar over van mening verschillen. Het CDA is altijd kritisch geweest en is dat nu ook. Daarin is niks veranderd. Dat het kabinet nu van de Kamer wil weten hoe zij ernaar kijkt, vind ik prima.

Wat mij zelf opvalt, is dat ik nu een aantal debatten in de Kamer heb gedaan waarin mij steeds door oppositiepartijen wordt gevraagd waarom ik zo kritisch ben als CDA-lid op iets wat het kabinet doet. Op het moment dat wij daar in een regeerakkoord geen afspraak over hebben gemaakt, waarin we elkaar als partijen helpen om doelen te bereiken, hebben wij ruimte om er iets van te vinden. Die ruimte gebruik ik nu, omdat ik het er niet mee eens ben. Dat betekent soms ook dat ik, ondanks dat ik afspraken heb, gewoon een kabinetsplan steun omdat het deugt.

De heer **Madlener** (PVV):

Wij delen dat en ik vind uw inbreng goed. U noemt allemaal bezwaren waar ik het mee eens ben. Voor mij weegt het asociale karakter het zwaarst.

De voorzitter:

Uw vraag aan de heer Van der Molen.

De heer **Madlener** (PVV):

We zitten nu in een situatie waarin uw staatssecretaris een wet heeft ingediend waar geen meerderheid voor is, in ieder geval niet in de coalitie. Is het niet chic om aan uw eigen staatssecretaris te vragen of het niet verstandiger is, gehoord de eerste termijn van de Kamer, om het wetsvoorstel terug te trekken en er nog eens over na te denken of dit de goede weg is? Het is maar een suggestie. Misschien dat u dat ook kunt vragen.

De heer **Van der Molen** (CDA):

Ik zou dat allereerst niet chic vinden, maar ook overbodig. Wij kunnen hier als Kamer over welk voorstel dan ook bedenken wat we ermee willen en het aannemen of wegstemmen wanneer dat nodig is. Daar is het echt niet voor nodig dat het kabinet dat intrekt. Het vorige kabinet heeft dit plan naar voren geschoven. Dat gebeurde onder een andere bewindspersoon met een andere politieke kleur. Nu zit er een andere bewindspersoon met een andere politieke kleur, maar het kabinet heeft gewoon een rechte lijn. Daar heb ik helemaal geen bezwaar tegen, maar ik vind ervan wat ik vind namens het CDA. En dat heb ik vanavond helder neergezet.

De voorzitter:

Ik kijk nog heel even naar de heer Van Baarle of hij nog een interruptie heeft. De heer Van der Molen is weer terug naar het spreekgestoelte gelopen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik heb niet zozeer een interruptie in de richting van de heer Van der Molen, maar wel een punt van orde. Wellicht kan de staatssecretaris nu gewoon aangeven of zij bereid is om dit wetsvoorstel in te trekken, de Kamer gehoord hebbende. Dan bespaart dat ons een hoop tijd. Zij kan dat nu doen of aan het begin van haar beantwoording. Dan weten wij ook waar het kabinet staat en dan bespaart dat ons een vergadering tot 23.00 uur.

De **voorzitter**:

Ik kijk heel even of er nu behoefte aan is om een reactie te geven. Ik zie dat de staatssecretaris er in haar beantwoording op zal ingaan. Ik kijk even naar de klok. De staatssecretaris heeft ongeveer een halfuur nodig om haar beantwoording voor te bereiden. Volgens mij moeten we dat combineren met een dinerpauze. Ik schors de vergadering voor 45 minuten, tot 18.30 uur.

De vergadering wordt van 17.49 uur tot 18.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik zie dat we weer allemaal aanwezig zijn en dat het inmiddels vijf over half is. Ik wil de vergadering dus weer heropenen en dan beginnen we met de eerste termijn van de staatssecretaris en haar beantwoording. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij een korte inleiding heeft en twee kopjes. Ik zou willen voorstellen om in ieder geval de inleiding te doen en dan even per kopje de interrupties. Dan doen we het gestructureerd. Na het kopje doen we dan alle interrupties. Ik geef als eerste het woord aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst is het de ambitie van het kabinet om toe te werken naar een schoon en duurzaam vervoer. In het Klimaatakkoord zijn daarom afspraken gemaakt om die ambitie dichterbij te brengen. Een van die afspraken is dat gemeenten lagere parkeertarieven mogen rekenen voor emissieloze auto's. Dat is een keuze die gemeenten zelf kunnen maken, dus zonder dat er een verplichting wordt opgelegd vanuit het Rijk. Het is dus een keuze en geen verplichting voor gemeenten om te gaan differentiëren in het parkeertarief.

Komende uit de lokale politiek vind ik het altijd goed dat je ruimte probeert te bieden als het mogelijk is om lokaal maatwerk toe te passen. Het geeft gemeenten dan een extra instrument in hun gereedschapskoffer om te werken aan schone lucht, aan minder CO₂ en aan minder verkeersherrie in hun stad of dorp. Dat vind ik belangrijk. Afhankelijk van de situatie in een gemeente kunnen ze er zelf voor kiezen óf en waar en per wanneer ze daarvan gebruik willen maken. Een aantal grotere gemeenten hebben aangegeven daar graag gebruik van te willen maken en met deze wetswijziging zou dat voor hen ook mogelijk worden.

Deze wetswijziging heeft geen invloed op het parkeerbeleid als een gemeente niet wil differentiëren. Dus de keuze om dit daadwerkelijk door te voeren, ligt altijd bij de gemeente zelf. Die kan vaak zelf goed inschatten of er behoefte is aan dat maatwerk of niet.

Voorzitter. Ik zou graag willen beginnen met een blokje — zo zouden we het in het commissiedebat zeggen — over wat meer de beleidsvragen. Hoe stimuleren wij bijvoorbeeld tweedehands elektrisch vervoer?

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Van Baarle over de inleiding een interruptie heeft.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Horende de verhoudingen in de Kamer vroeg ik aan het einde van de eerste termijn aan de staatssecretaris of zij erop in kon gaan of zij bereid is dit wetsvoorstel in te trekken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb dat inderdaad gehoord. Wat ik interessant vind, is het volgende. Ik kom dus uit de lokale politiek. In Maastricht waren wij er als college nooit zo bang voor om een voorstel in te brengen, om vervolgens van de baas, in dat geval de gemeenteraad, te horen wat ze van dat voorstel vonden. Op het moment dat een meerderheid van de Kamer een Klimaatakkoord onderschrijft, waarin staat dat er door het kabinet maatregelen voorgesteld moeten worden om te kijken hoe je in gemeenten gedifferentieerde parkeertarieven kunt invoeren voor elektrische auto's, is het mijn taak om die aan jullie als Tweede Kamer voor te leggen. Vervolgens is het aan de Tweede Kamer om er iets van te vinden. Wellicht vindt een meerderheid het uiteindelijk geen goed idee. Dat kan. Maar ik heb mijn best gedaan om vanuit mijn verantwoordelijkheid en mijn verplichting een voorstel aan de Kamer te presenteren.

Ik merkte dat er niet zozeer vragen waren over, zeg maar, de onderbouwing die wij hebben voor of het wel een goed voorstel is. Het is meer een kwalificatie van of je het wilt of niet. Voorheen heeft een meerderheid via dat Klimaatakkoord aangegeven: wij willen dit graag, ga het maar onderzoeken en leg maar een voorstel voor. Dat doe ik bij dezen. En dan gaan we met elkaar erover het gesprek aan. Ik zal aangeven wat de voor- en de nadelen zijn en de Kamer kan dat ook doen. En uiteindelijk stemt de Kamer erover.

De heer **Van Baarle** (DENK):

De staatssecretaris geeft een duiding van het debat die ik niet helemaal deel. Volgens mij heeft zo'n beetje elke fractie ook prima inhoudelijke punten ingebracht over dit wetsvoorstel en niet alleen kwalificaties. Dat deel ik dus al niet. Maar de staatssecretaris zegt terecht dat het uiteindelijk gaat om de vraag: wil je het of wil je het niet? Volgens mij is duidelijk dat deze Kamer het niet wil. Coalitiepartijen willen het niet. Hier is gewoon geen meerderheid voor. Dan kan de staatssecretaris toch gewoon zeggen: ik ga hiermee terug naar de ministerraad, want dit pruimt de Tweede Kamer niet?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Maar er zijn ook een heleboel vragen aan mij gesteld. Ik vind het netjes om dan op de vragen van de Kamer te reageren. Vervolgens kunnen we kijken wat we verder doen.

De voorzitter:

Ik hoor dat de minister toch de behoefte heeft om deze termijn af te maken en niet op uw suggestie zal ingaan. Daarmee wil ik de staatssecretaris verzoeken om haar betoog te vervolgen.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Er was een vraag van de heer Koerhuis over wat wij doen om de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's te stimuleren. Hoe kijkt u ertegen aan dat autobezitters starters helpen om een elektrische auto te kopen? Dat doen we in feite ook. We hebben een Subsidie-regeling Elektrische Personenauto's Particulieren in het leven geroepen. Die subsidieregeling geeft particulieren de kans om in aanmerking te komen voor subsidie voor zowel een nieuwe als voor een gebruikte elektrische auto. Het gaat zowel om leasen als kopen. We proberen ook om die tweedehandsmarkt te stimuleren. Ik ben het met meneer Koerhuis eens dat je graag wilt dat er nog meer auto's op die markt komen, ook tweedehandsauto's, waardoor het uiteindelijk zo gaat zijn dat elektrische auto's goedkoper en daardoor toegankelijker worden voor een grotere groep. Dat doen we door allerlei stimuleringsmaatregelen te nemen. Het zal nog wel een tijdje duren voordat bijvoorbeeld een heleboel elektrische leaseauto's aan die tweedehandsmarkt worden toegevoegd. Je hebt er een paar jaar voor nodig om de nieuwe auto's van nu de tweedehandsauto's van de toekomst te laten zijn.

Meneer Koerhuis vroeg nog hoe we gaan zorgen voor een volwaardige markt voor tweedehandsauto's. Aan de ene kant stimuleren we momenteel de aanschaf van nieuwe elektrische auto's, die vervolgens op termijn kunnen doorstromen naar de tweedehandsmarkt. Iedere tweedehandsauto is ooit eerst nieuw op de weg gekomen. Anderzijds hebben we een subsidieregeling om particulieren te helpen bij de aanschaf van die tweedehandsauto.

Dan vraagt meneer Koerhuis waarom we geen heffing hebben ingevoerd voor wanneer iemand een tweedehands elektrische auto exporteert. Het is, gelet op de regels van de interne markt, helaas niet mogelijk om een heffing op export van voertuigen te zetten. Voor het behoud van subsidie op elektrische auto's hanteren we wel een minimale bezitstermijn van drie jaar bij koop en van vier jaar bij lease. Wordt de gesubsidieerde elektrische auto eerder verkocht, dan moet de subsidie naar rato worden terugbetaald.

Er was nog een vraag over de laadinfrastructuur. Waarom niet 1,8 miljoen laadpunten, vroeg de VVD. In de laatste versie van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur die onderdeel is van het Klimaatakkoord, is de inschatting gemaakt dat er 1,7 miljoen laadpalen nodig zijn. Ik ga daarom uit van de prognose van 1,7 miljoen laadpalen. Ik ben wel benieuwd naar waar die 1,8 miljoen vandaan komt. Ik heb het net nog even ambtelijk gecheckt en bij ons is echt het cijfer van 1,7 al jarenlang het cijfer dat bij ons in de gedachte zit. Vandaar dat dat ook steeds terugkomt in de beantwoording.

Dat was er nog een vraag of we de plannen van gemeenten en provincies via een nieuwe tabel kunnen sturen. We kunnen dat voor de komende jaren in kaart brengen. Voorafgaand aan een volgend commissiedebat kunnen we dat naar de Kamer toesturen.

Er is nog de vraag gesteld hoe het komt dat we de doelstellingen van laadpunten bij supermarkten et cetera niet halen. De heer Koerhuis verwees naar een prognose uit 2018. Dat was geen doelstelling. Zoals ik in mijn brief heb aangegeven, zal ik onderzoeken of die prognose aangepast moet worden. Ik ga die prognoses voor toekomstige aantallen laadpunten begin 2023 actualiseren. De resultaten deel ik met de Kamer in de jaarlijkse Voortgangsrapportage Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Die zal nog voor het zomerreces aan de Kamer worden gestuurd.

Dan was er nog een vraag of we de Ladder van Laden kunnen vereenvoudigen. De verantwoordelijkheid voor het plaatsen van publieke laadinfrastructuur ligt bij de gemeente. Het principe van de Ladder van Laden is een richtlijn. Ik ga in gesprek met gemeenten om voor de specifieke situaties tot oplossingen te komen. Ik kom daar, zoals ik dat in de brief over de Ladder van Laden heb aangegeven, bij de Kamer al op terug tijdens het aankomend commissiedebat Duurzaam vervoer.

De heer Van Baarle vroeg nog of het klopt dat het overgrote gedeelte van de elektrische rijders, 85%, een zakelijk rijder is. Dat klopt niet. Steeds meer mensen rijden ook particulier in een elektrische auto. Eind 2021 was het particuliere aandeel in het totale elektrische personenwagenvoertuigenpark 28% en het zakelijke aandeel 72%. Dat was eind 2021.

Dan vroeg mevrouw Van Ginneken of het voorstel alleen effectief kan zijn met flankerend beleid. Dit wetsvoorstel is onderdeel van een groter pakket aan maatregelen uit het Klimaatakkoord. Uit het onderzoek van CE Delft blijkt ook dat de maatregel binnen een breder beleidspakket van parkeermaatregelen een nuttige rol kan vervullen, vooral ook omdat parkeermaatregelen over het algemeen een sterk signaal kunnen afgeven. Het is aan gemeenten zelf om keuzes te maken waar die maatregel eventueel mee geflankeerd wordt.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog welke maatregelen we zoal voor ogen hebben. We doen natuurlijk al heel erg veel om het gebruik van elektrische auto's te stimuleren. Zo hebben we bijvoorbeeld een aanschafsubsidie voor nieuwe en gebruikte elektrische auto's die minder dan €45.000 kosten. Via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur, de NAL, werken we aan een verdere uitrol van laadinfra. In de EU werken we aan de uitfasering van de verbrandingsmotor voor nieuwe auto's vanaf 2035. We kijken ook naar een eventuele normering van het zakelijk wagenpark vanaf 2024 of 2025. We werken ook aan de introductie van een batterijcheck en we zorgen voor betere scholing van mensen die in de showroom werken en die auto's verkopen. Uiteraard blijf ik me ook inzetten om verdere aanvullende maatregelen te ontwikkelen.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over welke maatregelen we op korte termijn invoeren en welke maatregelen volgen als onderdeel van het pakket na 2025. De afgesproken maatregelen uit het Klimaatakkoord voor de stimulering van elektrische voertuigen worden op dit moment al uitgevoerd. Voor maatregelen vanaf 2025 loopt op het ogenblik nog een interdepartementaal beleidsonderzoek. Dat is onderdeel van de voorjaarsbesluitvorming. Daarover zal ik de Kamer uiteraard ook informeren.

Dan wil ik graag nog een aantal vragen behandelen die wat meer specifiek ingingen op de wet. Volgens mij heb ik al antwoord gegeven op de vraag of ik de wet intrek, dus die hoef ik nu niet meer te beantwoorden, in deze fase dan toch.

Dan worden vragen gesteld door Van der Molen, Koerhuis, Stoffer en Van Baarle over de rechtvaardigheid van het voorstel. Daar zijn veel vragen over gesteld, dus ik wil daar graag even op ingaan. Ik meen me te herinneren dat meneer Madlener daar ook nog wel wat van vond. Hij stond niet in dit rijtje, maar ik wil het wel graag even vermeld hebben. Gemeenten mogen nu ook al zelfstandig parkeertarieven voor parkeerplaatsen, voor laadplekken en voor parkeervergunningen verhogen of verlagen. Er ligt dus al heel veel autonomie bij de gemeente en daar verandert dit wetsvoorstel helemaal niks aan. Wat wel verandert, is dat de gemeente nu nog meer ruimte krijgt om voor emissieloze voertuigen een ander tarief te laten betalen dan voor niet-emissieloze voertuigen. Die keuze mogen gemeenten zelf maken. Ik kan me best voorstellen dat dit in sommige gemeenten totaal geen nut heeft of dat men dit niet wenselijk vindt, maar dit wetsvoorstel geeft de gemeenten zelf de ruimte om dat maatwerk te kunnen bieden. De gemeenten zullen altijd moeten onderbouwen waarom ze dat willen en ook verantwoording daarover moeten afleggen aan de gemeenteraad.

De heer Madlener (PVV):

Ik denk dat dit toch een heel belangrijk punt in dit debat is, in ieder geval voor mij en voor anderen. Ik heb geprobeerd om op mijn eigen, misschien emotionele manier aan te geven waar heel veel mensen zich aan beginnen te ergeren, namelijk aan het moralistische, aan het constant maar pakken van de normale burger, die de prijs moet betalen. Dat gevoel wordt breed gedeeld in deze Kamer. De SGP heeft dat heel mooi verwoord: het meisje dat haar oma bezoekt in vergelijking met die dikke zakenman. Overigens niks ten nadele van die zakenman, maar dit zijn gevoelens van onrechtvaardigheid. Ik had gehoopt dat de staatssecretaris daar ook met gevoel op zou reageren, want dit is het meest pijnlijke van het geheel. Ik denk dat Nederland daar klaar mee is en dat het niet verstandig is om op deze weg door te gaan. Ik vind dat het kabinet hiermee aan de gemeenten wel het signaal afgeeft dat het kabinet het wel prima vindt. Daarmee is het eigenlijk blind en doof voor deze geluiden uit de samenleving, die aangeven dat mensen met lagere inkomens en middeninkomens zich het slachtoffer voelen van dit beleid, dat doorgedramd moet worden. Dat lijkt vooral bij D66 vandaan te komen. Ik vraag toch aan de staatssecretaris om met compassie en gevoel te reageren op dit gevoel van onrechtvaardigheid. Is het nou niet eens genoeg? Kan het kabinet nou niet het signaal geven: deze kant gaan we niet op, we gaan hiermee stoppen, we gaan dat klimaatbeleid niet meer op deze onrechtvaardige manier vormgeven, maar op andere manier?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik snap de gevoelens die meneer Madlener uit heel erg. Dat komt ook wel een beetje voort uit het beeld dat we soms neerzetten, namelijk dat het een het ander heel erg bijt. Wij proberen ook te kijken hoe we de lucht kunnen verbeteren in alle, met name binnenstedelijke, gebieden. Dat is ook een belangrijk onderdeel van waarom gemeenten vragen:

kijk nou mee, Den Haag; zoek met ons mee naar manieren waarop we die luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Daarnaast is in dat Klimaatakkoord gewoon afgesproken dat er wordt gezocht naar manieren om te kunnen differentiëren, omdat er bepaalde gemeenten zouden zijn die dat graag willen doen. Ik kan mij best wel goed voorstellen dat er argumenten zijn — ik ben het ook niet helemaal oneens met meneer Madlener of zo — om te zeggen dat je dit níét zou moeten willen als gemeente. Maar die ruimte moet er wel kunnen zijn. Als jij een kleine gemeente bent waar de algehele impact niet zo groot is maar waar de impact op bepaalde mensen wel groot is, dan zou je het misschien niet doen. Maar in andere gevallen is het misschien wel weer nuttig om wat extra maatregelen te nemen, bijvoorbeeld omwille van die schone lucht, of omdat je goed openbaar vervoer hebt waarmee je gemakkelijk de binnenstad in komt. Het is een mogelijkheid. Het enige wat wij doen, is gemeenten de bevoegdheid geven om die ruimte te voelen als er een meerderheid van volksvertegenwoordigers is die daarmee instemt. Dat ligt hier nu voor.

Ik denk dat het relatief gezien een kleine maatregel is op de totale aanpak in dat klimaatakkoord. Het is hetzelfde met subsidies voor elektrische auto's: elektrisch rijden proberen we te stimuleren, maar die subsidies komen niet bij iedereen terecht. Dat snap ik ook wel. Daarom zoek ik hoe je op andere vlakken wel wat kunt doen om iedereen bij die klimaattransitie te betrekken. Dus ik kijk ook naar subsidies op elektrische fietsen. Ik kijk ook naar subsidies op elektrische scooters. Ik weet niet of iedereen daar per se op zit te wachten, maar bepaalde mensen zitten daar misschien wel op te wachten omdat ze wel graag mee willen doen aan die transitie. Als je het puur en alleen bekijkt vanuit deze maatregel, dan snap ik dat gevoel heel erg, maar probeer het ook in het grotere plaatje te zien van alle maatregelen die we nemen om de klimaattransitie met elkaar te maken. En ik ben net een bestuurder die probeert te kijken hoe je op andere fronten mensen tegemoet kunt komen die zich door deze maatregel niet zo vertegenwoordigd voelen.

De heer Madlener (PVV):

Dat is een heel technocratisch verhaal om het bij de gemeenten neer te leggen, die het dan maar moeten beslissen. Ik denk dat vanuit de Kamer een heel breed signaal is gekomen dat hier iets onrechtvaardigs van uitgaat en dat we dit eigenlijk niet moeten willen. Zelfs twee belangrijke coalitiepartijen vinden dat. Die hebben dat aspect allebei genoemd. Nu gaat de staatssecretaris toch met oogkleppen op bewust door met dit beleid. Ik vind dat zeer teleurstellend. Ik denk dat zij het dan toch niet helemaal aanvoelt. Ik heb op mijn manier proberen te waarschuwen, want ik denk dat de samenleving hier echt genoeg van krijgt en dat het leidt tot een verharding, die we ook niet willen. Ik hoop dat de partijen die hier zo zitten te drammen, echt bereid zijn om eens in de spiegel te kijken en zich af te vragen: moeten we zo doorgaan? Want het voorbeeld van dat meisje dat haar oma bezoekt, is zo pijnlijk. Dat komt hier zo samen. Ik denk dat we dit niet moeten doen. Ik hoop dat de Kamer dit in brede zin af stemt. Ik vind het zeer teleurstellend dat de staatssecretaris hier met oogkleppen op toch mee doorgaat op een heel technocratische manier. Ik vind het teleurstellend. Dat had ik niet verwacht, eerlijk gezegd. Ben ik zo aardig genoeg geweest, voorzitter?

De voorzitter:

U gaat over uw eigen woorden, als u vraagt of u aardig genoeg bent. De heer Van Baarle.

De heer Van Baarle (DENK):

Een onderdeel van die onrechtvaardigheid zit 'm erin dat die parkeerheffing bedoeld is om de publieke infrastructuur in stand te houden. Nu zijn er mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, die het soms al heel erg moeilijk hebben, die juist wonen in wijken met verontreinigde lucht en die het financieel al lastig hebben. Tegen die mensen zeggen dat zij wel moeten bijdragen aan het in stand houden van de parkeerinfrastructuur, maar dat niet te vragen aan mensen die het goed hebben — die mogen namelijk gewoon lekker gratis parkeren — vind ik een fundamentele onrechtvaardigheid, die volgens mij niet opweegt tegen het beperkte effect dat dit wetsvoorstel heeft, zoals de staatssecretaris zelf ook terecht zegt. Kan zij ingaan op het principe van solidariteit, dat je ondermijnt door deze weg in te slaan?

Staatssecretaris Heijnen:

Vanuit bepaalde gemeenten, met name vanuit de grotere gemeenten, is gevraagd om dit soort maatwerk te kunnen toepassen. Die ruimte wordt nu geboden, maar ik kan me heel goed voorstellen dat als dit soort dramatische situaties zich voordoen, zoals ze nu door de Kamer geschetst worden, een gemeenteraad die keuze uiteindelijk helemaal niet maakt. Dat kan en die ruimte is er ook gewoon in dit beleid. Je kunt ook kijken naar een differentiatie tussen mensen die in de stad wonen en mensen die de stad bezoeken. Je kunt op een andere manier omgaan met mensen die al een vergunning hebben. Dat zijn allemaal afwegingen die gemeenten nu ook al kunnen maken.

Dit is puur bedoeld als een extra instrument voor steden die zeggen: wij hebben grote problemen met onze luchtkwaliteit. Daar sterven mensen aan. Er werd net al aangegeven dat er in Nederland nog steeds duizenden mensen per jaar sterven door de slechte luchtkwaliteit. Steden die de luchtkwaliteit op meerdere manieren willen verbeteren, kunnen dit doen. Maar gemeenten die zeggen "bij ons is de impact niet groot genoeg" kunnen er gewoon voor kiezen om het niet te doen. Die ruimte bieden wij. Ik ben een groot voorstander van subsidiariteit: zorg dat je het regelt op het niveau waarop het het meest geëigend is. Ondanks al onze goede bedoelingen hier in het Haagse, denk ik nog steeds dat een raadslid en een wethouder in een gemeente beter in staat zijn om te kijken wat wel en niet mogelijk is dan wij hier in Den Haag. Als het niet mogelijk is, dan is er de ruimte om het niet te doen. We verplichten niemand iets. We geven alleen meer ruimte.

De heer Van Baarle (DENK):

Blijkbaar hebben een aantal gemeenten hierom gevraagd. Ik weet niet welke gemeenten dat zijn. Maar dat betekent niet dat de rijksoverheid zo ver moet gaan om daarin te voorzien. Ik kan tientallen, zelfs honderden, gemeenten opnoemen die aan het Rijk vragen: geef meer geld voor de jeugdzorg. Maar dat doet u niet. Maar als een klein aantal enthousiaste gemeenten zegt "we willen iets invoeren", dan doet u het wel. Het gaat hier om een fundamentele keuze, namelijk: bieden wij gemeenten op basis van de Gemeen-

tewet, die niet eens over parkeerheffingen gaat, de mogelijkheid om te differentiëren tussen emissievrije auto's en auto's met emissie? U zegt: ik doe dat. Mijn vraag is: legt u wel genoeg rekenschap af van het feit dat de uitwerking van de mogelijkheden die u biedt aan gemeenten, onrechtvaardig is en dat het daardoor niet opweegt tegen de marginale winst die we op het gebied van het klimaat en andere doeleinden kunnen bewerkstelligen? Dan kun je als rijksoverheid zeggen: dat doen we niet; we bieden die mogelijkheid niet.

Staatssecretaris Heijnen:

Het is nu al mogelijk voor gemeenten om heel erg te differentiëren in hun parkeerbeleid en om daar zelf bepaalde keuzes in te maken. De enige keuze die ze nu nog niet hebben, is het maken van een uitzondering voor emissieloze voertuigen. Die mogelijkheid willen wij bieden aan de gemeenten die daar wél op zitten te wachten. Bovendien constateer ik dat dit voorstel onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord, waar een meerderheid van deze Kamer enthousiast over is. Dit is een voorstel uit dat pakket. Het komt nog uit de vorige periode, dus ik vraag begrip van de Kamer voor het feit dat dit iets is wat we al in een vorige periode met elkaar hebben afgesproken. Ik dien nu bij de Kamer een voorstel in op basis van wat de Kamer graag wil. De dingen die in het Klimaatakkoord staan, moet ik voorleggen aan de Kamer. Dat doe ik bij dezen. Ik ben erg benieuwd wat de Kamer daar verder van vindt, ook al heb ik al een beetje een vermoeden.

Ik zou zo meteen heel graag nog even op de rest van de vragen in willen gaan om ervoor te zorgen dat alle informatie die ik heb, zo goed mogelijk bij de Kamer bekend is.

De voorzitter:

Ik zie de heer Koerhuis. Ik wil hem de gelegenheid geven, want ik heb ook anderen de gelegenheid gegeven om een interruptie te plegen.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik vroeg me af of de staatssecretaris aan het einde van dit blokje is, want ik heb nog een paar vragen opgespaard naar aanleiding van haar beantwoording.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb nog een behoorlijk aantal vragen liggen over de juridische kant van de zaak. Ik weet niet of u daar ...

De voorzitter:

Ik sluit het niet uit, maar ik kijk even naar de heer Koerhuis. Hij heeft wellicht nog aanvullende vragen over het blokje daarvoor.

De heer Koerhuis (VVD):

Dat zal het zijn geweest.

De voorzitter:

Dan geef ik u de gelegenheid.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een aantal vragen. Allereerst een antwoord aan de staatssecretaris: die 1,8 miljoen komt van pagina 58 van het Klimaatakkoord. Daar staat 1,8 miljoen.

Dan heb ik nog twee vragen over. De staatssecretaris heeft het over een prognose, maar we hebben nu al een tekort aan laadpalen. Zoals iedereen heeft kunnen lezen, rij ik ook deels elektrisch. Dit is een probleem; ik ervaar het zelf. Ik denk dat heel veel elektrisch rijders dat tekort aan laadpalen ervaren. Ik zou die 1,8 miljoen dus wel graag als doelstelling willen zien. Wat mijn fractie betreft is dat in ieder geval een doelstelling en geen prognose. Dat lijkt het nu ineens te worden in dit debat. De staatssecretaris staat aan de lat voor die 1,8 miljoen. Daar krijg ik graag een reactie op van de staatssecretaris.

Over de Ladder van Laden zegt de staatssecretaris: dat is een richtlijn. Dat is te makkelijk, want gemeentes nemen zo'n ladder heel serieus. Dan kan de staatssecretaris gemeentes er wel op aanspreken en zeggen "u moet zich in dit geval niet houden aan die ladder", maar die ladder is van haarzelf. Dan zou ik zeggen: pas alstublieft die ladder aan. Dat is ook wat de Kamer de staatssecretaris gevraagd heeft.

Staatssecretaris Heijnen:

Om even op die Ladder van Laden in te gaan: ik heb gezegd dat ik met gemeentes in gesprek wil gaan om te kijken hoe we in specifieke situaties tot oplossingen kunnen komen.

Dan de 1,7 en de 1,8 miljoen. 1,7 is in feite het cijfer waar wij over het algemeen standaard mee rekenen. Op zich vind ik het helemaal niet erg om nog een beetje ambitieuzer te zijn. Ik zal dus kijken of we het intern kunnen opschrijven naar 1,8. Het is wel zo dat wij het in Nederland echt wel heel erg goed doen als het aankomt op laadinfrastructuur. Dat wil ik toch nog een keer benadrukken. Dat doe ik zo ongeveer elke keer als ik met meneer Koerhuis in debat ben, denk ik. Ja, het moet beter, maar als we het vergelijken met een heleboel andere landen, mogen we af en toe ook wel onze zegeningen tellen. Ik was laatst op handelsmissie in Amerika. Daar wordt gekeken hoe Nederland het wél allemaal heel erg goed doet. Wat dat betreft ben ik ook wel heel erg hoopvol gestemd dat Nederland voorop zal blijven lopen en dat we de doelstellingen die we onszelf hebben gesteld ook gaan halen. Wat mij betreft gebruiken we dus niet te veel wollige taal op dat punt. Ik wil ook gewoon gaan voor die ambitie waarvoor we aan de lat staan.

Meneer Koerhuis had nog een vraag over plug-inhybrides. Hij vroeg waarom die niet onder deze wet vallen.

De voorzitter:

Ik zie de heer Koerhuis naar de interruptiemicrofoon lopen, maar ik wil hem vragen om wel bij dit onderwerp te blijven. Ik snap dat het aanpalend is, maar we hebben het hier wel over de wetswijziging die voorligt. Ik geef deze interruptie nog, maar wel graag over het wetsvoorstel dat voorligt.

De heer Koerhuis (VVD):

Nou, voorzitter, ik had in mijn interruptie naar de Ladder van Laden gevraagd. Daarbij vroeg ik ook om een reactie van de staatssecretaris. Daar heb ik nog geen reactie op terug gehad. Ik kan het wel herhalen. Zij zegt dat de Ladder van Laden een richtlijn is voor gemeentes. Zij schrijft dat ze gemeentes gaat aansporen om zich op bepaalde onderdelen niet aan die ladder te houden. Maar dit is haar richtlijn. Pas dan die richtlijn aan. Dat is ook wat de Kamer vraagt.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit is niet meteen gelinkt aan de wijziging in de gemeentelijke parkeerbeleidswet. Ik heb richting de heer Koerhuis aangegeven dat we daar in het komende commissiedebat Duurzaam vervoer over met elkaar van gedachten gaan wisselen.

Dan de plug-inhybrides. Ik kies ervoor om alleen volledig emissieloze voertuigen te stimuleren. Dat is ook de afspraak volgens het Klimaatakkoord. Dat geeft ook de meeste zekerheid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de CO₂-uitstoot.

Meneer Koerhuis vroeg ook nog in hoeverre we kijken of de wet bijdraagt aan het stimuleren van elektrisch vervoer en het besparen van CO₂. Hij vroeg: is iedere gemeente daar zelf voor verantwoordelijk of is de stas dat? "Stas" staat hier; dat ben ik. Het wetsvoorstel heeft een bescheiden effect op de ingroei van elektrische auto's in het wagenpark en op de CO₂-uitstoot, maar het heeft ook een belangrijke signaalfunctie. Het effect is ervan afhankelijk of, per wanneer en in welke mate gemeentes dat nieuwe instrument gaan inzetten.

Hoe kijk ik naar het ontbreken van draagvlak bij gemeentes en mkb'ers? Heb ik met het mkb en gemeentes gesproken? De G4 en een aantal andere gemeentes hebben bij de totstandkoming van het wetsvoorstel aangegeven dat ze ermee aan de slag willen gaan, zoals ik al aangaf. Uit de internetconsultatie is niet naar voren gekomen dat er bij het mkb geen breed draagvlak is. Er zijn inderdaad wel een aantal zienswijzen binnengekomen, maar die gaven geen aanleiding tot een drastische koerswijziging, ook omdat het maatwerk nog steeds bij de gemeentes zit. Zij kunnen ook beslissen om er niks mee te doen.

De heer Van Baarle vroeg nog waaruit blijkt dat dit wetsvoorstel in de praktijk effect heeft. Het effect op landelijke schaal van de wetswijziging is, zoals ik al eerder aangaf, vrij bescheiden, maar zij draagt wel bij aan de oplossing van regionale luchtknelpunten voor gemeentes die daarmee aan de slag willen gaan. Daarnaast wordt een extra prikkel gegeven om emissieloze voertuigen aan te schaffen; dat is wat wij verwachten. De wetswijziging zorgt ook dat de maatregel een attentie-effect heeft bij de consument. Er zijn elf gemeentes, waaronder de G4, die nu al hebben aangegeven de wet graag te willen gebruiken om hun tarieven voor straatparkeren of parkeervergunningen te differentiëren, ook omdat zij aangeven dat dit in het belang is van een betere luchtkwaliteit voor alle inwoners van hun gemeente.

De heer Van Baarle had nog een vraag over het CO₂-effect: klopt het dat dat alleen is berekend als de wet in heel

Nederland zou worden ingevoerd? De CO₂-effecten die ik op 17 juni naar de Kamer heb gestuurd, zijn inderdaad inschattingen voor invoering op nationale schaal. Het is belangrijker dat het doel van de wetgeving is om gemeenten handelingsperspectief te bieden; dat heb ik al eerder aangegeven. De wetgeving geeft gemeenten ook een extra instrument in hun gereedheidskist om te werken aan schone lucht, minder CO₂ en minder verkeersherrie in hun stad of dorp. Het wetsvoorstel is gewoon onderdeel van een heel pakket aan maatregelen uit het Klimaatakkoord om elektrisch vervoer te stimuleren. Samen moeten al die maatregelen natuurlijk leiden tot een CO₂-impact.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat ik monitor hoeveel en welke gemeenten CO₂-differentiatie hanteren. Mocht het wetsvoorstel worden aangenomen, dan zeg ik daar graag ja op.

Dan had mevrouw Van Ginneken nog een vraag over de PBL-cijfers: geven zij aanleiding om met de gemeenten in gesprek te gaan over het uitrollen van zero-emissiezones? Ik onderschrijf de gedachte dat zo veel mogelijk gemeenten kiezen voor een zero-emissiezone voor stadslogistiek. Inmiddels hebben 28 gemeenten die keuze gemaakt. Dit jaar volgen er waarschijnlijk nog meer. Ik ben constant in gesprek met de gemeenten en ondersteun de gemeenten ook met het delen van kennis en ervaringen van andere gemeenten. Dat doe ik ook via het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek, in het kort de SPES.

Mevrouw Van Ginneken had nog een vraag over de extra categorie deelauto's: zij vroeg of het mogelijk is om een extra categorie toe te voegen. Dat is in feite niet nodig, omdat emissieloze deelauto's al binnen de wetswijziging vallen. Ik zal daar straks bij het amendement van mevrouw Van Ginneken nog iets meer toelichting op geven; ik bewaar de amendementen voor het toetje, dus het laatste onderwerp.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik met VNG en IPO in gesprek kan om best practices voor de gereedheidskist te ontwikkelen. Dat zeg ik graag toe.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over de verhouding tussen gemeenten die wel gebruikmaken van digitale systemen en gemeenten die daar geen gebruik van maken. Er werken op dit moment 108 gemeenten met het digitale parkeersysteem. Dat is naar schatting ongeveer 94% van het aantal gemeenten die parkeren fiscaal belasten. De andere 6% heft nog belasting met een systeem zonder koppelingen.

Dan was er nog een vraag over wanneer de wetswijziging volgens mij effectief kan worden. Dat zal op z'n vroegst in juli volgend jaar zijn, want nadat de Kamer zich over dit voorstel heeft gebogen, zal de Eerste Kamer zich nog over het voorstel moeten buigen. Daarna moet de voorgenomen wetswijziging drie maanden voor de inwerkingtreding gepubliceerd worden in de Staatscourant. Dan ben je dus zo een halfjaartje verder.

Meneer Stoffer vroeg waarom de kritiek van de Kamer en organisaties niet ter harte wordt genomen. We hebben alle reacties gedurende het proces serieus behandeld en beoordeeld. Dat geldt voor de internetconsultatie tot aan

de vragen en opmerkingen vanuit de Kamer. Er is natuurlijk een schriftelijke ronde geweest met de Kamer. Daarin waren er inderdaad wel een aantal kritische vragen, maar er waren ook veel informatieve vragen, ook vanuit een aantal partijen die inmiddels iets kritischer in de wedstrijd zitten. Het is ook gewoon mijn taak om goed aan de informatievoorziening te voldoen, zeker als de Kamer nog in de fase van informatieve vragen zit. Dat geldt misschien niet voor iedereen, maar een aantal partijen waren toen nog in de fase dat ze met name veel informatieve vragen hadden. Het belangrijkste is om gemeenten een gereedheidskist te geven om keuzes te maken, zonder dat ze tot keuzes worden verplicht. Ik val een beetje in herhaling, merk ik.

Ik ga door naar de volgende vraag van meneer Stoffer. Hij vindt het juridisch twijfelachtig en zegt dat het zelfs een verkeersaanzuigende werking heeft. Ik hecht er gewoon aan om gemeenten in dit geval zo veel mogelijk ruimte en autonomie te geven. Het is ook aan de lokale politiek om te bepalen of en wanneer de differentiatie ingevoerd gaat worden. Daarnaast wil ik aangeven dat elektrische auto's inmiddels steeds breder beschikbaar zijn voor alle consumenten. Dit wetsvoorstel geldt overigens ook voor leenauto's. Dus als jij een elektrische auto leent of huurt, kun je ook korting krijgen op de parkeertarieven. In die zin is het dus bedoeld als een stimulans, die gemeenten kunnen meenemen in hun eigen afweging of ze dit wel of niet willen invoeren.

Meneer Van der Molen vraagt of dit leidt tot hogere kosten. Dit voorstel biedt gemeenten alleen de mogelijkheid om een grote of kleine korting te geven op het tarief voor emissievrije auto's. Het is dus geen verplichting. In best veel grotere steden in Europa is een soortgelijke maatregel van kracht. Oslo, Berlijn, Parijs, Wenen en Helsinki hebben allemaal gedifferentieerde parkeertarieven voor emissieloze auto's en in die steden heeft het niet geleid tot een verhoging van de tarieven voor brandstofauto's.

Meneer Van der Molen vroeg ook nog welke opties gemeenten en gemeenteraden hebben. Dat was hem niet duidelijk. Volgens mij ben ik daar al uitgebreid op ingegaan. Ik ga dat dus niet herhalen.

Meneer Van der Molen geeft ook aan dat gemeenten uitvoeringskosten en administratieve lasten zullen krijgen. Als gemeenten de uitvoeringskosten en de administratieve lasten te hoog vinden en die niet vinden opwegen tegen de voordelen, kunnen ze besluiten om deze maatregel niet in te voeren.

Meneer Van der Molen zei verder dat ook luxe en grote auto's, die al veel fiscale voordelen hebben, profiteren van de regeling. Ja, alle soorten emissieloze auto's profiteren ervan. Ik probeer wel steeds meer maatregelen te nemen om kleinere en betaalbare emissieloze auto's te stimuleren. Ik hoop dat ook die groep zich steeds meer door dit soort regels aangesproken voelt en dat mensen die nog net twijfelen, denken: weet je wat, dan doen we toch maar een elektrische. Kijk naar de subsidies van tegenwoordig. Vroeger had je de Teslasubsidies, zoals ze weleens werden genoemd. Ik heb nu gezegd dat we alleen nog maar emissieloze auto's tot bepaalde bedragen gaan subsidiëren. En ik stimuleer bijvoorbeeld ook de tweedehands elektrische markt. Dat is allemaal om ervoor te zorgen dat iedereen zo

veel mogelijk mee kan gaan in die transitie, die we wel met elkaar zullen moeten doormaken.

Er is reden tot zorg over de uitvoering, zegt meneer Van der Molen. De aansluiting van verschillende emissieclassen op het kentekenreglement zal nog wel wat voeten in de aarde hebben. Dat zie ik toch anders. Het wetsvoorstel maakt differentiatie mogelijk tussen emissievrije auto's en brandstofauto's. Een verschil tussen diesel en benzine is niet van toepassing. Voor invoering kan de brandstofcode in het kentekenregister van de RDW worden gebruikt. Dat geeft gemeenten de informatie of een voertuig emissieloos is of net niet. De meeste gemeenten werken al met dat kentekenregister, omdat ze dat gebruiken in het betaal- en controlesysteem van hun parkeertarieven.

Dan was er nog een vraag van Harry van der Molen over de RDW. Die beschikt niet over de gegevens van buitenlandse voertuigen, terwijl die juridisch gezien wel gebruik moeten kunnen maken van lagere tarieven. Ik blijf daarover in gesprek met gemeenten. Hetzelfde geldt een beetje voor die milieuzonering. Ik wil dat graag in Europees verband oplossen. We hebben hierover al afspraken met België en Luxemburg en mijn doel is dat voertuiggegevens uit buitenlandse kentekenregisters op termijn ook voor dat doel geraadpleegd kunnen worden.

En dan had meneer Van der Molen nog een vraag over de juridische standhouding. De Raad van State heeft daar wat over gezegd. De raad heeft in zijn advies geconstateerd dat de doelstelling van het wetsvoorstel een andere is dan de bestaande doelstelling van parkeerbelasting. Ik ben van mening dat naast de bestaande doelen van parkeerregulering onze aanvulling met het oog op bevordering van de luchtkwaliteit past binnen het stelsel van de parkeerbelasting en parkeerregulering.

De heer Van der Molen (CDA):

Daar wil ik even op ingaan. Er is van oorsprong een mogelijkheid gecreëerd om gemeenten te laten belasten op de parkeerplekken. Dat was natuurlijk niet alleen bedoeld om te selecteren op verkeer, maar ook om te reguleren. Door prijsstelling kun je bepaalde gebieden ontlasten waar niet of veel minder geparkeerd zou moeten worden. Dat was een van de redenen voor de rijksoverheid om dat middel ook te bieden. Ziet de staatssecretaris dan ook het risico dat deze maatregel dat teniet zou kunnen doen? Het betekent ook dat je heel snel een aanzuigende werking kan hebben als je de tarieven voor bepaalde voertuigen sterk verlaagt. Dat staat dan weer haaks op een van de redenen dat de rijksoverheid ooit voor gemeenten deze mogelijkheid heeft gecreëerd.

Staatssecretaris Heijnen:

Wij hebben dat natuurlijk ook juridisch laten checken. De Raad van State maakt zich in die zin geen zorgen. Ze constateren wel dat de doelstelling van het wetsvoorstel een andere is dan de bestaande doelstellingen. Maar als je die doelstellingen aanpast, kun je wel degelijk meer ruimte creëren. Wij denken dat die ruimte gewoon mogelijk zou moeten zijn in het systeem. Wij maken ons daar geen zorgen over, zeker ook niet op basis van het advies van de Raad van State. Maar het is terecht om daar nog even goed naar te laten kijken. Dat kan nooit kwaad.

Ik wilde dan beginnen met de amendementen en de reactie daarop. Er liggen er een aantal van de heer Koerhuis. Ik begin met het eerste amendement over een jaarlijkse monitoring ... Ik weet eigenlijk niet zeker of ze op volgorde liggen.

De voorzitter:

Als het goed is zijn ze genummerd.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is het amendement op stuk nr. 9. Ik geef dit amendement graag oordeel Kamer als de heer Koerhuis bereid is het amendement enigszins aan te passen. Het is namelijk niet goed mogelijk om het directe effect van deze ene maatregel op de luchtkwaliteit en CO₂ te meten. Het ruimtelijk detailniveau leent zich daar niet voor. Daarvoor is het te grofmazig. Wat ik wel kan doen, is de steden die differentiëren met parkeertarieven expliciet opnemen in de tweejaarlijkse monitoring die we doen vanuit het Schone Lucht Akkoord. Ook geef ik die maatregel door aan het PBL voor de doorrekening van de Klimaat- en Energieverkenning, de KEV. Als u het amendement dusdanig vorm kunt geven, kan ik het oordeel Kamer geven.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb een keer Kamervragen gesteld over het Schone Lucht Akkoord. Het kwam er een beetje op neer dat het volgens mij de prullenbak in kon. Ik zou dus wel graag een aparte monitoring willen. Als er een wet in het leven wordt geroepen om emissieloos rijden te stimuleren en we als Kamer heel veel vragen hebben over of die doelstelling wel wordt gehaald, dan vind ik het niet meer dan logisch dat de staatssecretaris gaat monitoren of die doelstellingen gehaald worden. Ik wil niet dat zij het in een of andere dikke rapportage laat meelopen.

De voorzitter:

U gaat dus niet mee met de gesuggereerde aanpassing. Ik naar de staatssecretaris voor haar oordeel.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan zal ik het amendement moeten ontraden.

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 7 van de heer Koerhuis. Dat amendement wil ik graag ontraden. Ik hecht eraan om gemeenten zo veel mogelijk ruimte en autonomie te geven. Het is ook aan de lokale politiek om te bepalen of en wanneer de differentiatie wordt ingevoerd. De gemeenten die het al willen, krijgen nu al de mogelijkheid. De gemeenten die het nu nog niet willen invoeren, bijvoorbeeld omdat ze de laadinfrastructuur eerst op orde willen hebben in bepaalde gebieden, kunnen er over een aantal jaar voor kiezen, of zelfs helemaal niet. Het is een keuze, geen verplichting. Daarom wil ik het amendement ontraden.

Het amendement op stuk nr. 8 van de heer Koerhuis wil ik ontraden omdat ik ervoor kies om alleen volledig emissieloze voertuigen te stimuleren, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord. Dat geeft de meeste zekerheid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van CO₂.

Het amendement op stuk nr. 10 van de heer Koerhuis wil ik graag oordeel Kamer geven. Ik heb al toegezegd dat we binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de wetswijziging een evaluatie uitvoeren. Dit amendement wil ik dus heel graag oordeel Kamer geven. Dan het amendement van de heer Madlener, op stuk nr. 11. Dat wil ik ontraden. Met de wetgeving wil ik de mogelijkheden voor gemeenten verruimen om parkeertarieven te differentiëren, zodat een bijdrage kan worden geleverd aan de regionale milieu- en klimaatdoelen. Dit amendement heeft een andere doelstelling. Daarbij wordt met die wetgeving juist de keuze aan de gemeenten gelaten, zonder dat er een verplichting vanuit het Rijk wordt opgelegd.

Dan het amendement van mevrouw Van Ginneken, op stuk nr. 12. Dat vind ik een heel sympathiek amendement. Alleen, gemeenten hebben nu al een mogelijkheid om dat te doen. Ze bepalen namelijk zelf welke weggedeelten wel en geen parkeertarief kennen. Een plek die geen parkeertarief kent, kan worden toegewezen aan bijvoorbeeld een deelautomaatschappij als Greenwheels.

Dat was het einde van mijn beantwoording, voorzitter.

De voorzitter:

Wat is dan het oordeel?

Staatssecretaris Heijnen:

Dat het in feite overbodig is.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben blij verrast met de conclusie dat gemeenten het nu al kunnen. Het leidt wel tot een vervolgvraag. Maar als gemeenten het nu al kunnen, trek ik het amendement in, want dan is het niet zo zinvol. Toen ik het amendement schreef en het woord "deelmobiliteit" gebruikte, dacht ik: hé, moet ik dat nou nog nader definiëren? Ik kan me zo voorstellen dat het niet alleen hiervoor, maar ook voor ander duurzaamheidsbeleid zinvol is om een juridische definitie te hebben van deelmobiliteit. Dus dan is mijn vraag aan de staatssecretaris of zij kan toezeggen dat er een juridische definitie gemaakt kan worden van deelmobiliteit, zodat we die kunnen gebruiken voor allerlei aanvullend ander beleid om deze specifieke categorie mobiliteit juridisch te kunnen behandelen.

Staatssecretaris Heijnen:

Mijn departement heeft vandaag — ik denk zelfs al wel wat eerder — ook nog even geschakeld met BZK om te kijken: hoe zit het precies met die definitie van deelmobiliteit? Het lastige daarvan is het volgende. Stel dat je twee studenten in een studentenhuus hebt wonen die een auto delen. Is dat dan deelmobiliteit, terwijl het in feite twee mensen zijn die in één huis wonen? En wat nou als een moeder met een kind in de auto zit? Is dat dan ook deelmobiliteit? Er is wel enige mate van zorg, ook bij BZK, over de haalbaarheid om te komen tot een definitie van deelmobiliteit. Ik kan wel vragen of er een keer een brief aan de Kamer kan worden gestuurd waarin geschetst wordt hoe ertegen aan zou worden gekeken. Dan kan dat uiteindelijk worden meegenomen in de overweging of de Kamer toch op zoek wil gaan

naar zo'n definitie, of concludeert dat dat wellicht wel heel ingewikkeld wordt.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik snap dat als je iets juridisch goed wilt opschrijven, het iets ingewikkelder is dan hoe ik het zo aan de keukentafel vertel. Maar ik denk: deelmobiliteit gaat over een zakelijke toepassing van het verhuren van auto's die op de openbare weg voor iedereen beschikbaar geparkeerd staan.

Staatssecretaris Heijnen:

Nou, we hebben 'm al!

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Maar of dat dan juridisch hard genoeg is, weet ik niet. Ik zou toch wel de uitdaging willen meegeven om te bekijken of er niet toch een eerste poging gedaan kan worden, in plaats van dat we een brief krijgen waarin uitgelegd gaat worden — want dat hoor ik een beetje — hoe moeilijk dit is.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik kan geen ijzer met handen breken. Ik zou graag daar in tweede termijn nog even op terugkomen. Ik wil dat even ambtelijk afstemmen, want hen met een onmogelijke opdracht op pad sturen, willen mevrouw Van Ginneken en ik allebei niet, volgens mij. Dus ik ga het nog even checken voor mevrouw Van Ginneken.

De voorzitter:

Dan noteren we die voor de tweede termijn. Ik heb nog wel een vraag aan mevrouw Van Ginneken: wordt dit amendement dan ingetrokken?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik meen dat ik dat had gezegd. Het kan ingetrokken worden.

De voorzitter:

Het amendement-Van Ginneken (stuk nr. 12) is ingetrokken.

Dank u wel. Ik zie dat de staatssecretaris is gaan zitten. Dan zijn we daarmee aan het einde van de eerste termijn van het kabinet. Ik kijk even rond: kunnen we meteen door naar de tweede termijn van de Kamer? Ik zie iedereen knikken. Dan nodig ik de heer Koerhuis uit voor zijn tweede termijn.

□

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Allereerst wil ik even ingaan op de beantwoording van de staatssecretaris op mijn vragen. Ik zou misschien toch een brief willen vragen, want ik maak mij zorgen om die ontwikkeling op zowel de eerstekhands- als tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. Daarin kan zij er misschien wat dieper op ingaan.

Er is best wel een parallel te zien tussen het verduurzamen van de woningmarkt en de automarkt. We zien dat de nieuwoopprijs van elektrische auto's vaak hoger is, maar

de gebruikskosten vaak lager zijn. Met een moeilijk woord heet dat dan: total cost of ownership. Dat is bij elektrische auto's vaak lager. Autobezitters lopen tegen die hoge koopprijs aan. We zien dat ook bij huizenbezitters en warmtepompen. Daar hebben we het Warmtefonds voor opgericht, dat niet alleen subsidie geeft maar bijvoorbeeld ook lagerenteleningen. Ik zou toch graag voor het volgende commissiedebat Duurzaam vervoer zien dat de staatssecretaris daar dieper op ingaat, ook op die tweedehandsmarkt.

Op de woningmarkt helpen we starters met startersleningen en premiewoningen. Dat soort dingen kun je ook bedenken voor de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. Ik zou ook graag zien dat de staatssecretaris daar in de brief wat dieper op ingaat.

We hebben een subsidie ingevoerd voor wanneer iemand een tweedehandsauto koopt. De spiegel daarvan is dat je ook een heffing kan invoeren als iemand een elektrische tweedehandsauto exporteert. De reden dat we die subsidie hebben ingevoerd, is om te voorkomen dat de auto wordt geëxporteerd. Dat past dan wel binnen Europese regelgeving, maar dat wat ik voorstel niet. Ik zou daar graag een reflectie op willen van de staatssecretaris. Ik hoop in de tweede termijn van de staatssecretaris die toezegging te krijgen.

Dan de Ladder van Laden. Die komt regelmatig terug in het debat tussen mij en de staatssecretaris. Mijn motie is al drie maanden geleden aangenomen. Die vraagt om een aanpassing, een vereenvoudiging, van de ladder. Het remt gewoon het plaatsen van laadpunten.

De heer Koerhuis (VVD):

Het is belangrijk om die ambitie van 1,8 miljoen laadpunten te halen. Eigenlijk zegt de staatssecretaris: nou ja, daar hebben we het in het volgende commissiedebat Duurzaam vervoer wel over. Dat staat gepland voor februari, meen ik. Dan missen we weer vijf maanden. Dan zitten er dus acht maanden tussen het aannemen van de motie en het moment dat de staatssecretaris zegt: we hebben het er nog wel over of we het gaan aanpassen. Nee, drie maanden geleden heeft de Kamer gevraagd om het aan te passen. Ik vraag dat al veel langer. Maar vervolgens word ik doorverwezen naar februari. Dat vind ik een beetje jammer. Ik hoop dus dat de staatssecretaris toch kan toezeggen dat de Ladder van Laden wordt aangepast.

Dan de amendementen, inderdaad. Fijn dat de staatssecretaris daarop gereageerd heeft. Het amendement op stuk nr. 7 is heel belangrijk voor mijn fractie. Ik zei dat ook in antwoord op de heer Madlener: zoals het wetsvoorstel nu voorligt, trekken wij een streep. Zo'n wet kan niet voor die kleine groep hoge inkomens bedoeld zijn. Het moet ook voor de grote groep middeninkomens en mkb'ers bedoeld kunnen zijn. Er moet ook voldoende laadinfrastructuur zijn.

Dan hebben we ook nog de uitvoeringsproblemen met buitenlandse auto's. Dat probleem willen wij graag opgelost zien, net als het probleem van die plug-in hybride auto's. De twee amendementen daarover worden ontraden. Dat is jammer. Ik zou de staatssecretaris willen vragen toch nog te overwegen om die oordeel Kamer te geven.

Ik ben blij dat de evaluatie al na twee jaar komt. Ik meen dat dit niet in het wetsvoorstel staat. Ik kan het amendement ook aanpassen en "drie jaar" veranderen in "twee jaar".

Dan de monitoring. Ik vind het jammer dat het in de grote rapportage meegaat en mijn amendement daarover ontraden wordt. Ik vraag de staatssecretaris om dat te heroverwegen.

De heer Van der Molen (CDA):

Na de interruptie van de heer Koerhuis op mijn persoon heb ik al iets laten doorschemeren over de amendementen die hij heeft ingediend, waaronder het amendement op stuk nr. 7. De staatssecretaris onderbouwt — dat is ook een argument — dat dit de ruimte geeft aan gemeenten, een soort bevoegdheid, om eigen keuzes te maken. Met het amendement op stuk nr. 7 fietst u een hele reeks voorwaarden in het wetsvoorstel waaraan moet worden voldaan voordat gemeenten überhaupt wat zouden kunnen. Deelt u met mij de kwalificatie, die ik volgens mij in de interruptie gaf, dat we hiermee dreigen gemeenten blij te maken met een dode mus? Voordat dit allemaal duidelijk is en gemeenten weten of ze kunnen besluiten om dit te willen doen, zijn we echt nog jaren, jaren, jaren verder.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat het amendement niet doet, is die voorwaarden aan gemeenten opleggen. Wat het amendement op stuk nr. 7 doet is een voorwaarde opleggen wanneer de wet in werking kan treden. Dus in feite zeggen we, zoals in de beeldspraak met de heer Madlener: mijn fractie trekt een streep bij deze wet, want dit kan zo niet. Maar als er aan bepaalde voorwaarden is voldaan, zoals beschreven in dit amendement, dan kan het wel en — dat is mijn toegift aan de heer Van der Molen — treedt de wet later in werking. Dat is wat er dan gebeurt. Het is niet dat we een reeks voorwaarden opleggen aan gemeenten. Dat is niet wat het amendement doet.

De heer Van der Molen (CDA):

Maar er zit een hele ruime bepaling in, bijvoorbeeld voldoende laadinfrastructuur. Ik deel, namens de CDA-fractie, met de heer Koerhuis dat we daar nog een schepje bovenop kunnen doen. Dat heb ik de staatssecretaris ook horen zeggen. Maar wanneer is het voldoende? Je geeft gemeenten deze wet en zegt: u heeft erom gevraagd; u kunt het krijgen. Maar vervolgens moeten gemeenten wachten tot wij ons huiswerk hebben gedaan. Dan zegt u toch uiteindelijk: hier trek ik een streep; dit willen we niet? Als het dan toch wordt aangenomen, dan bouwen we er iets in waardoor het er eigenlijk nooit van komt. Maar dat is dan ten laste van de gemeente. Want zij vragen zich af of ze dat straks mogen doen.

De heer Koerhuis (VVD):

Nee, nee, nu doet de heer Van der Molen het voorkomen alsof dit voorwaarden zijn voor gemeenten, alsof gemeenten een mogelijkheid krijgen. Wat ik voorstel in het amendement op stuk nr. 7 is dat gemeenten pas die mogelijkheid krijgen als de staatssecretaris en wij als Kamer — want er zit een zware voorhangprocedure bij — hebben vastgesteld dat er voldoende laadinfrastructuur in Nederland is. Dan

heb je dus niet een parkeerplaats met een lager parkeertarief voor emissieloze auto's, terwijl er geen laadpunt bij staat. Dat zou natuurlijk een hele gekke vertoning zijn. Daar laat ik het bij.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nodig ik de heer ... O, ik zie dat er nog een interruptie is van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Ik wil een vraag stellen met het oog op de stemming. Ik dacht dat de heer Koerhuis nog even de hele rij aan amendementen langs zou lopen. Ik hoorde de staatssecretaris iets zeggen over het amendement op stuk nr. 9: kunnen wij vaststellen of deze maatregel voldoende CO₂-uitstoot heeft bespaard? De staatssecretaris zei daarop: dat is heel moeilijk vast te stellen. Ook al kun je het CO₂-niveau in een stad vaststellen, dan nog weet je niet of de daling samenhangt met het feit dat er goedkoper geparkeerd kan worden. En toch wordt het amendement ingediend. Ik ken de heer Koerhuis goed genoeg om te weten dat hij geen voorstellen doet als iets echt onmogelijk is. Ik zou graag van hem willen horen of hij nog iets met dit amendement doet. Wil hij het intrekken?

De heer Koerhuis (VVD):

Dat is een goede vraag van de heer Van der Molen. Het interruptiedebatje tussen mij en de staatssecretaris ging wat mij betreft vooral over het Schone Lucht Akkoord en die dikke rapportage van de staatssecretaris waarin de monitoring van dit wetsvoorstel gedaan zou worden. Met dat stuk was ik het niet eens. Als je zo'n wet serieus neemt, moet je met een eigen monitoring komen. De heer Van der Molen heeft gelijk — ik geef hem een tweede toegift — dat ik best bereid ben om dat stuk over CO₂-besparing te schrappen, want dat is heel moeilijk om te doen. Maar het stimuleren van emissielooze rijden is echt wel een doel van deze wet. Er moet dus wel iets van monitoring overeind blijven. Ik zal het amendement aanpassen, maar ik weet niet of dat kan door het stuk over CO₂ te schrappen.

De voorzitter:

Er wordt naast mij enthousiast geknikt. Als u dat zou willen doen, heel graag. Ik dank de heer Koerhuis en ik nodig de heer Madlener uit voor zijn tweede termijn.



De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Ik ben inderdaad zeer teleurgesteld over het inlevingsvermogen van het kabinet. Het lijkt echt een kwestie van oogkleppen: het staat in het akkoord uit 2018. Nederland zit inmiddels in een zware crisis. We hebben een stikstofcrisis en een asielcrisis. Mensen kunnen niet meer rondkomen. We hebben klimaatdrammers in het kabinet die met de portemonnee van de burger in de hand het voor mensen onmogelijk maken om nog rond te komen. Vooral mensen met lage en middeninkomens worden opgezadeld met enorme kosten. Als je het niet kan, dan betaal je de prijs en dan bekijk je het maar. Dat is met deze wet in het klein ook het geval. Ik voorspel dat dit gaat leiden tot een

heleboel irritatie. Er was het voorbeeld van de SGP, van het meisje dat met haar autootje haar oma bezoekt en dat fors meer moet betalen dan met de dikke elektrische bak van DENK. Dat moet je gewoon niet willen.

Ik vraag me ook af wat er in de staatssecretaris omgaat als je dan toch zo vol blijft houden aan je eigen gelijk en dan ook nog eens met mooie woorden voor de gemeenten komt. "De gemeenten krijgen de mogelijkheid ..." Terwijl hetzelfde kabinet de gemeenten dwingt om meer asielzoekers op te nemen. En dan geen woord over het klimaatbeleid of stikstofuitstoot of wat dan ook. Het is werkelijk ... Nou ja, het is heel typerend voor deze regering. Ik begrijp dat de regering voet bij stuk houdt. Nederland wordt een beetje een eng land, vind ik. Ik vind ook dat dit bijdraagt aan de verharding in de maatschappij. Ik heb daarvoor gewaarschuwd in stevige bewoordingen. Ik heb het "gif in de maatschappij" genoemd dat het kabinet met dit beleid bewerkstelligt. Het is sociaal beleid. Het wordt er niet beter op. Ik vind het zeer teleurstellend. Mijn fractie zal uiteraard dan ook tegenstemmen. En mijn amendement? Ik had natuurlijk al verwacht dat dat niet in het rijtje van de staatssecretaris past. Heel spijtig.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie niemand voor interrupties. Dan nodig ik de heer Van Baarle van DENK uit voor zijn tweede termijn.



De heer Van Baarle (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Hoeveel personenauto's hebben we in Nederland in totaal? Ik kijk even rond of we dat met elkaar weten. Het zijn er 8,9 miljoen. We bespreken vandaag met veel bombarie een wetsvoorstel dat in het Klimaatakkoord staat en dat in 2030 bijdraagt aan een toename van elektrische voertuigen van 11.190. Dat is 0,001% van het totale wagenpark. Als we het nationaal invoeren, dus in heel het land, met 100% korting: 0,001% van het totale wagenpark. Ik kan dan niet geloven dat we hier in dit huis nog steeds een staatssecretaris en sommige politieke partijen hebben die durven te beweren dat dit een effectief wetsvoorstel is. Temeer omdat het grootste gedeelte van de luchtverontreiniging in steden niet zozeer ligt aan bestemmingsverkeer van auto's die daar parkeren, maar aan doorgaand verkeer. In steden en gemeenten die last hebben van luchtverontreiniging is de beweging altijd: zorg ervoor dat die auto's niet meer door de stad rijden, maar de ring op gaan. Zo'n parkeermaatregel is dus ook niet de meest effectieve maatregel om luchtverontreiniging aan te pakken.

Voorzitter. Het was 72%. De staatssecretaris heeft mij terecht gecorrigeerd. Niet 83%, maar 72% van de elektrische voertuigen zit op dit moment op de zakelijke markt. 72% van de elektrische voertuigen zit op de zakelijke markt. De onderzoeken uit Delft zeggen: voor zakelijke auto's is deze maatregel gewoon niet effectief. En als er dan ook nog het feit is dat de CO₂-winst überhaupt alleen maar nationaal berekend is, kan dit niet anders dan mijn fractie ertoe brengen te zeggen dat dit gewoon geen aantoonbaar effectieve maatregel is.

Maar dat is niet de belangrijkste reden. De belangrijkste reden is de solidariteit die wordt ondergraven, omdat we aan de gewone, normale inwoner van een gemeente vragen om belastingvoordelen op te brengen voor rijke mensen

met een Tesla, voor de publieke voorziening die een parkeerplek is. We stellen mensen die het al goed hebben vrij van het betalen van belasting voor een parkeerplek en we laten de gewone mensen ervoor betalen. Dat vindt mijn fractie gewoon niet goed. Het ondergraaft uiteindelijk ook het draagvlak voor het klimaatbeleid, dat mijn fractie wel degelijk onderschrijft.

Dit brengt mij tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om het wetsvoorstel Wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig in te trekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Baarle.

Zij krijgt nr. 13 (35519).

De heer Van Baarle (DENK):

Hier alvast het verzoek om eerst over deze motie te stemmen alvorens wij het wetsvoorstel en de daarbij behorende amendementen behandelen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Van der Molen.

De heer Van der Molen (CDA):

Naar aanleiding van dit debat vind ik dit goed gevonden, maar het is wel een beetje een vreemde figuur. We hebben allemaal de kans, en ook de vrijheid als ik het hier zo zie — want oppositie en coalitie lopen op dit punt door elkaar heen — om een wet af te stemmen. Ik vind het wel goed, zeker na de eerste ronde, die nogal negatief over het wetsvoorstel was, dat het kabinet zegt — de staatssecretaris heeft dit ook aangegeven — u heeft ooit een opdracht verleend; ik kom met een voorstel en daar kunt u iets van vinden. Wat is dan nog de toegevoegde waarde, vraag ik aan de heer Van Baarle, om de Kamer te vragen om het kabinet dat te laten intrekken. Want ik zou daar dan bijvoorbeeld tegen moeten stemmen én tegen de wet, terwijl we precies hetzelfde vinden.

De heer Van Baarle (DENK):

Wat mij betreft had het al geen toegevoegde waarde om de staatssecretaris haar eerste termijn te laten doen en dadelijk over al die amendementen te gaan stemmen, terwijl we weten dat er een meerderheid in de Tweede Kamer is die dit wetsvoorstel niet wil. Ik zou vooral willen zeggen: laten we elkaar een hoop tijd besparen en direct voor deze motie stemmen, zodat het wetsvoorstel wordt ingetrokken. Dan kunnen we over tot de orde van de dag en hoeven we

niet meer te stemmen over amendementen en inlegvelletjes op slechte wetsvoorstellen.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik ben heel blij dat de staatssecretaris juist heeft aangegeven de wet gewoon in stemming te brengen, want zo hoort dat in een parlementaire democratie waarin je vaststelt dat de woordvoerders die in eerste termijn negatief waren überhaupt geen meerderheid hebben. Dan is het niet oké om te zeggen "we hameren het hier even af". Dit hoort ordentelijk in de stemmingen terug te komen. Los van de verwachting die er misschien zal zijn over de haalbaarheid van dit wetsvoorstel, en die ik in alle eerlijkheid deel, gaan we wat mij betreft, nu ik dit zo gehoord heb, met alle fracties bij elkaar gewoon hierover stemmen. Ik begrijp de motie van de heer Van Baarle niet. Mijn verzoek is om die in te trekken.

De heer Van Baarle (DENK):

Het zal mevrouw Van Ginneken niet verbazen dat ik aan dat verzoek niet ga voldoen. Zoals het een democratisch huis betaamt, wordt over mijn motie ook netjes gestemd. We stemmen gewoon netjes over mijn motie. Wat ligt voor? Er ligt een motie voor om niet nodeloos meer tijd te verspillen aan een slecht wetsvoorstel dat ervoor zorgt dat de gewone, normale Nederlander mensen met een dikke elektrische auto moet gaan subsidiëren. En u kunt daarover van mening verschillen, mevrouw Van Ginneken.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik moest het even opzoeken, want ik kon het zo snel niet vinden. Voor wat het waard is: ik hoorde de heer Van Baarle heel veel dingen zeggen over klimaatambities en dat de partij DENK achter die hoge klimaatambities staat. Staat de partij ook achter het Klimaatakkoord?

De heer Van Baarle (DENK):

De heer Koerhuis stelt een hele scherpe vraag aan mij. Naar aanleiding van de beantwoording door de staatssecretaris heb ik het Klimaatakkoord er nog even op nageslagen. Er staat inderdaad een bullet point "differentiëren van parkeertarieven" in. Nou weet ik niet of de staatssecretaris heeft gezegd dat het Klimaatakkoord met instemming van de Kamer is doorgevoerd en ik weet ook niet of we hebben gestemd over alle bullet points die in dat Klimaatakkoord staan. Mocht het al zo zijn, keren wij op onze schreden terug, maar volgens mij is dat niet zo. Ja, ik onderschrijf het Klimaatakkoord en de doelstellingen die eruit voortkomen, maar niet elke bullet point. Daar mogen we met elkaar over van mening verschillen.

De heer Koerhuis (VVD):

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat het kabinet het wetsvoorstel indient, zeg ik even voor de scherpste van het debat. Dat is nu gebeurd. Ik vind dat de heer Van Baarle de staatssecretaris ook niet te veel kwalijk kan nemen.

De voorzitter:

Volgens mij is hier inmiddels genoeg over gewisseld.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik zie dat de heer Stoffer ook nog een vraag wenst te stellen en hij stelt doorgaans zeer goede vragen.

De **voorzitter**:

Zeker. Ik had de heer Stoffer nog niet opgemerkt, dus dank dat u mij daarop attendeert. De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik denk dat de heer Van Baarle en ik niet anders over het wetsvoorstel denken dan voor we begonnen. We hebben er, denk ik, ook dezelfde gedachten over. Wij zullen hoogstwaarschijnlijk tegenstemmen, tenzij er iets heel bijzonders gebeurt in tweede termijn. Dat kan altijd. Wat ik lastig vind, is dat als we met deze motie instemmen, we ook niet kunnen stemmen over het amendement van de PVV. Hoe kijkt DENK tegen dat amendement aan? Ik heb het nog niet beoordeeld en ik wil eerst beoordelen hoe dat precies past. Maar het kost niks en het maakt het misschien nog wel beter voor heel veel mensen. Die kans laten we dan wel een beetje lopen.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Ik gaf het al aan: de heer Stoffer stelt altijd zeer goede vragen. Ik moet zeggen dat de heer Stoffer me weer verbaast. Maar ik heb het amendement van de heer Madlener inderdaad zeer goed tot mij genomen en ik ben er niet geheel tevreden mee. Ik zal uitleggen waarom. Dat heeft er namelijk mee te maken dat de heer Madlener de regering een best wel groot wapen in handen geeft; die mag dan namelijk maximumparkeertarieven gaan vaststellen. Dus ja, als ik de heer Madlener er dan verhalen over hoor vertellen dat deze regering bestaat uit klimaatdrammers, dan ben ik er een beetje bang voor dat deze regering dadelijk een maximumtarief van €15 per uur gaat instellen. Ik zou dus eerder zeggen: laten we met elkaar gaan kijken of we een initiatiefwet kunnen maken die er ook voor zorgt dat we zwart-op-wit een mooi laag parkeertarief instellen. Dan hebben we ook zekerheid met elkaar.

De **voorzitter**:

Dit is toch een vorm van uitlokking, dus geef ik meneer Madlener de kans om hierop te reageren.

De heer **Madlener** (PVV):

De Kamer kan natuurlijk wel een parkeertarief afspreken. Dan moet de regering alleen wel bevoegd zijn om zo'n maximum in te kunnen stellen. En dat doet mijn amendement nu net. Je moet dus eerst de bevoegdheid neerleggen bij het kabinet, zodat wij daar als Kamer iets van kunnen vinden en de regering per motie kunnen opdragen om dat maximum op een bepaald bedrag te stellen. Dus eerst moet mijn amendement worden aangenomen, en dan kunnen we het er inderdaad over hebben welk maximumtarief wij dan terecht vinden. Maar ik vind uw motie natuurlijk zeer goed; laat ik dat nog zeggen. Dus als die motie het haalt, dan moet ik daarna misschien wel gewoon mijn amendement intrekken. Dan dien ik dat een andere keer in.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Nogmaals, het principe van het amendement onderschrijven wij. Volgens mij stond in het amendement ook geen voorhangbepaling. Dat zou dus betekenen dat dit kabinet in theorie een parkeertarief van €25 per uur in het leven zou kunnen roepen, en dat wij dat dan als Kamer weer terug zouden moeten gaan draaien. Laten wij aan een initiatiefwet gaan werken waarin ook die voorhangbepaling zit, zodat we er ook op kunnen sturen dat er gewoon een mooi, goed tarief komt. Dan werken we mooi met elkaar samen als autopartijen.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Daar kijken we naar uit. Maar ik zie dat de heer Madlener nog een reactie heeft. Dat is de laatste, voordat we een debat in een debat gaan voeren.

De heer **Madlener** (PVV):

Samenwerking met DENK is misschien niet heel logisch.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Het is een exotische combinatie.

De heer **Madlener** (PVV):

Maar het gaat om een prachtig onderwerp, dus ik zou dat dolgraag willen doen met de heer Van Baarle.

De heer **Van Baarle** (DENK):

Nou, prima.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Hiermee zou ik toch de heer Van Baarle willen bedanken voor zijn inbreng, en mevrouw Van Ginneken willen uitnodigen om haar tweede termijn te doen namens D66.



Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik hou het kort. Onze klimaatambities moeten steviger. Ik zei het daarstraks al: 7 megaton CO₂-besparing is nodig binnen mobiliteit. Wij denken dat dit wetsvoorstel daar een zinvolle, hoewel bescheiden, bijdrage aan levert door gemeenten de ruimte te geven hier op maat een keuze in te maken, rekening houdend met alle wegen die daarbij gemaakt moeten worden.

De staatssecretaris heeft toegezegd zo meteen, in haar tweede termijn, nog in te gaan op mijn vraag over die definitie. Nu zit ik een beetje met de gekke situatie dat ik, mocht het antwoord me niet bevallen, dan geen motie meer kan indienen. Ik dien nu dus een motie in. Dan beloof ik dat ik die weer intrek als ik enthousiast word van het antwoord.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat deelmobiliteit een vorm is van duurzaam vervoer en een belangrijke bijdrage kan leveren aan het verdelen van de schaarse ruimte in de bebouwde kom;

constaterende dat er geen wettelijke definitie bestaat van het begrip "deelmobiliteit";

verzoekt de regering een wettelijke definitie te formuleren voor "deelmobiliteit" en "deelvoertuig",

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Ginneken.

Zij krijgt nr. 14 (35519).

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nodig ik de heer Stoffer uit voor zijn inbreng namens de SGP.

□

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Een week of twee à drie geleden hadden we hier een debat met de commissie voor Financiën over de Wet excessief lenen. Ik ging daarnaartoe en ik dacht: ik stem tegen. Maar daar was staatssecretaris Van Rij. Hij heeft me in het debat overtuigd en uiteindelijk hebben wij voorgestemd. Dus het kan.

Laat ik gelijk het goede of slechte nieuws — het ligt eraan voor wie het is — hier neerleggen. We hebben, denk ik, in eerste termijn vrij helder uiteengezet hoe wij hierin staan. De staatssecretaris heeft echt haar best gedaan om de vragen te beantwoorden. Dat is op zich gelukt, maar zij heeft mij niet overtuigd dat het nu heel doelmatig wordt en ook niet dat het juridisch minder twijfelachtig wordt dan ik dacht. En dan vooral de rechtvaardigheid, waar de heer Madlener een paar keer op terugkwam. Als ik met wetten bezig ben, kijk ik altijd: wat komt er nu uiteindelijk uit voor de samenleving? Ik heb toch wel grote angst dat die tweedeling daarin komt, en dat is er eentje waar we als SGP gewoon niet aan willen.

Voorzitter. Om een lang verhaal kort te maken: wij gaan niet voor deze wet stemmen. Laat ik daar maar heel helder over zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Tot slot de heer Van der Molen voor het CDA.

□

De heer Van der Molen (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Na een interruptie van de heer Koerhuis had ik al namens het CDA aangegeven dat wij zulke grote moeite hebben met het wetsvoorstel, met name op het punt van rechtvaardigheid. Ondanks dat het niet de opzet is van het wetsvoorstel — het is bedoeld om gemeenten ruimte te bieden — vinden wij het vanwege het effect dat daarvan uitgaat voor het draagvlak voor duurzaamheidsmaatregelen geen goede wet. Wij kunnen deze wet dan ook niet steunen. Ik denk dat heel veel mensen zich een voorstelling maken van hoe dit in de praktijk gaat uitwerken. Je kunt heel positief zijn over de opbrengsten die dit zou kunnen genereren, bijvoorbeeld minder CO₂-uitstoot of minder vervuiling in de stad. Maar wij zien als CDA toch heel nadrukkelijk heel bescheiden percentages daarvan. De heer Van Baarle van DENK heeft nog eens aangegeven dat we het over een klein aantal auto's hebben. Wij zien als CDA het risico dat het iets symbolisch kan worden, iets heel groots: zie je nou wel, ik mag straks met mijn kleine portemonnee, waar ik geen elektrische auto mee kan kopen, bijdragen aan gratis of vrijwel gratis parkeren voor mensen die zo'n prachtig mooie nieuwe auto kunnen betalen. Dat kan weleens zo'n totempaal zijn waar iedereen op een gegeven moment zijn agressie op richt. Dat ondermijnt de doelstelling die we met elkaar hebben.

Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. We zullen nog even naar alle amendementen kijken, maar ik herhaal wat ik na de interruptie al heb aangegeven. Het CDA voelt er ook niet voor om deze wet met zo veel extra kerstballen in te richten dat er voor gemeenten uiteindelijk maar een heel dun sprietje overblijft. Want dan gaan we wat het CDA betreft niet serieus met onze lokale bestuurders om.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van der Molen. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Kamer. De staatssecretaris heeft aangegeven dat ze drie minuten nodig heeft om haar tweede termijn voor te bereiden, dus ik schors de vergadering voor drie minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik zie dat de staatssecretaris weer terug is, dat we inmiddels de drie minuten gepasseerd zijn en dat de woordvoerders allemaal aanwezig zijn in de zaal. Daarmee zou ik de vergadering toch weer willen hervatten en de staatssecretaris het woord willen geven voor de beantwoording van de resterende vragen.

□

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik zou graag eerst even willen reageren op de twee moties. Het blijft bijzonder om uit een democratisch gekozen parlement de vraag te krijgen om een voorstel dat wordt voorgelegd niet in stemming te laten brengen, zodat het er zelf niets meer over kan vinden. Maar goed, ik zou ik elk geval willen adviseren om de motie op

stuk nr. 13 te ontraden. Maar dat heeft misschien iets te maken met mijn democratische hart, de liefde die ik heb voor het debat en het respect dat ik heb voor de Kamer.

Dan de motie van mevrouw Van Ginneken. Ik wil onderzoeken of dat juridisch haalbaar is. Ik wil proberen om daarvoor het eind van dit jaar een brief over te sturen aan de Kamer. Dus dat kan ik dan nog toezeggen.

De heer Koerhuis vroeg ...

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: in mijn herinnering was de toezegging voldoende om de motie niet in stemming te brengen, maar dat check ik even bij mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dat was zeker de bedoeling. Ik ben ook een beetje aan het kauwen op de termijn, want ik waardeer het heel erg dat de staatssecretaris zegt: we gaan een poging wagen — zo vertaal ik het maar even populair — voor eind jaar. Kan het iets eerder?

Staatssecretaris Heijnen:

Het is eind september, bijna begin oktober. We moeten dat ook even met BZK afstemmen. Als ik "eind van dit jaar" zeg, dan mik ik op november. Hopelijk wordt het dan geen december. Ik snap ook wel dat mevrouw Van Ginneken graag snel duidelijkheid heeft. Laten we het ook wel een beetje zorgvuldig doen. Ik ga het niet onnodig lang laten duren.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik hoor een harde deadline en een inspanning om daarvoor te gaan zitten. Dat is wat mij betreft akkoord, dus ik trek mijn motie dan in.

De voorzitter:

Oké, dan noteren we dat. Dank u wel.

De voorzitter:

Aangezien de motie-Van Ginneken (35519, nr. 14) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan had de heer Koerhuis nog gevraagd naar een brief over de eerste- en tweedehandsmarkt: hoe ziet die er nou precies uit; wat doen jullie nou allemaal? Die brief zeg ik graag toe. Ik wil daarin dan ook graag meenemen wat we doen voor starters of, in het bijzonder, wat we voor hen kunnen doen. Ik snap de vraag. We kijken even wat er allemaal mogelijk is.

Voorzitter. De Ladder van Laden wordt een terugkerend onderwerp. Ik zou het volgende aan meneer Koerhuis willen vragen, want ik snap ook dat hij de behoefte heeft om daar sneller duidelijkheid over te hebben dan februari — ik geloof dat hij "februari" zei. Laten we afspreken dat we even een-op-een schakelen om te kijken wat de heer Koerhuis precies

wil en wat er al is, want er is binnen mijn departement toch wel wat onduidelijkheid. Waar vraagt de heer Koerhuis nou precies om, en is dat er niet toch al, ondanks het feit dat gemeenten wellicht zeggen dat het er niet altijd is? Dus laten we dat even scherp krijgen met elkaar. Dat zou ik via u, voorzitter, willen voorstellen. De uitnodiging aan de heer Koerhuis om daar even de koppen over bij elkaar te steken staat.

De voorzitter:

Ik zag de heer Koerhuis al instemmend knikken, dus hij neemt de uitnodiging aan.

Staatssecretaris Heijnen:

Goed zo. Volgens mij heb ik dan de vragen beantwoord die nog aan mij waren gesteld.

De voorzitter:

Dan is er nog een vraag over het amendement op stuk nr. 9 van de heer Koerhuis. Hij heeft in een interruptiedebat met, ik dacht, de heer Van der Molen toegezegd een aanpassing te doen en een onderdeel te schrappen. Dan is de vraag of het daarmee een ander oordeel krijgt van u.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat zal in principe ... Ik snap dat ... Wacht, ik moet het amendement er heel even bij pakken.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Koerhuis bij de microfoon staat. Gaat het over een ander punt of ook over dit amendement, het amendement op stuk nr. 9?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik had een ander punt, maar ik wacht even de reactie van de staatssecretaris af op dit punt.

De voorzitter:

Dat ging over het schrappen van de CO₂-besparing bij het amendement op stuk nr. 9.

Staatssecretaris Heijnen:

O ja, dat was het. Even kijken. Als het amendement zo vormgegeven kan worden dat we het PBL dat bijvoorbeeld kunnen laten doorrekenen bij de KEV, dan kan ik ermee instemmen. Als dat de heer Koerhuis niet ver genoeg gaat, dan moet ik het amendement alsnog ontraden.

De heer Koerhuis (VVD):

De KEV gaat volgens mij over klimaat en ik heb het hier specifiek over het stimuleren van emissieloos rijden, dus volgens mij hoort het daar niet in thuis. Maar ik had ook gevraagd aan de staatssecretaris om de appreciatie van de amendementen op stukken nrs. 7 en 8 te heroverwegen. Dat hoor ik de staatssecretaris ook niet doen, of vergis ik mij?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Nee. Ik zou de heer Koerhuis willen vragen of hij het nog een keer zou willen heroverwegen. Ik wil het ook graag houden bij mijn eerdere waardering van de amendementen.

De **voorzitter**:

Een laatste vraag van de heer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dit is een beetje het einde van het debat. Ik heb die vraag vaak gekregen, maar dan is onze conclusie dat wij tegen de wet gaan stemmen.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor die toevoeging.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik dank de aanwezigen, de staatssecretaris uiteraard, de leden, de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis gekeken hebben, en sluit bij dezen de vergadering.