

7

De steeds hogere kosten voor autobezitters

Voorzitter: Vermeer

De steeds hogere kosten voor autobezitters

Aan de orde is het **dertigledendebat** over **de steeds hogere kosten voor autobezitters**.

De voorzitter:

We openen het dertigledendebat over de steeds hogere kosten voor autobezitters, aangevraagd door de heer El Abassi. Ik heet naast de Kamerleden ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris voor Fiscaliteit en Belastingdienst van harte welkom. Ik geef graag het woord aan de eerste spreker, de heer El Abassi. De spreektijd is drie minuten en we hanteren maximaal drie interrupties per lid.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter. Vandaag wil ik het hebben over steeds maar in rap tempo toenemende autokosten. Vandaag wil ik het hebben over alle autobezitters, die — excuseer me voor mijn woorden, voorzitter — iedere keer weer keihard genaaid worden en dit van links tot rechts. Deze automobilisten worden door links weggezet als vervuilers en door rechts als hufters, dit terwijl het veelal gaat om personen die afhankelijk zijn van de auto. Tegelijkertijd wordt hen van alles beloofd in verschillende verkiezingsprogramma's, maar zodra de verkiezingen voorbij zijn, wordt hun heilige koe weer ingezet als melkkoe. Waar zijn we toch mee bezig? Door alle partijen in het voltallige nieuwe kabinet is tijdens de verkiezingen beloofd dat de accijnzen verlaagd zullen worden, dat de belastingen op de auto niet zullen toenemen, dat autobezitters de vrijheid moeten kunnen hebben om in hun auto te rijden. Maar wat gebeurt er? Torenhoge benzineprijzen. Nederland staat in de top vijf wereldwijd van de hoogste benzineprijzen. Van elke euro benzine gaat ruim €0,55 de staatskas in. Het is toch niet uit te leggen? De wegenbelasting is gestegen met 10%, een autoverzekering afsluiten is dit jaar bijna 10% duurder dan vorig jaar, het halen van je rijbewijs is meer dan €600 duurder geworden in twee jaar en er wordt betaald parkeren ingevoerd in gehele gemeenten en ook dat wordt steeds duurder. Het naaien van de automobilist gaat gewoon door. En bovenop dit allemaal, kiest de Nederlandse overheid ervoor om die leeggeroofde automobilist nog eens verder af te straffen door de verkeersboetes onwettig te verhogen en ondanks de duidingen van de Raad van State en het OM besluit de minister van Justitie en Veiligheid geen gehoor te geven aan mijn motie, die gesteund is door een meerderheid van de Kamer.

Ziet en deelt de minister het probleem dat ik benoem, dat de automobilist helemaal wordt uitgekleeft en dat veel Nederlanders simpelweg niet zonder auto kunnen?

Mevrouw Postma (NSC):

Goed dat we dit debat met elkaar hebben, want is belangrijk om ervoor te zorgen dat de auto betaalbaar blijft voor

iedereen. Maar hier wordt wel het beeld geschetst dat wij als overheid verantwoordelijk zijn voor alle kosten die genoemd worden, zoals het halen van het rijbewijs dat duurder is. Er werden nog andere kosten genoemd. Is de heer El Abassi dan niet blij met de accijnsverlaging die in het hoofdlijnenakkoord staat, die we gewoon door laten gaan voor 2025?

De heer El Abassi (DENK):

Volgens mij is niet besloten om de accijns te verlagen, maar om 'm niet te verhogen. Dat is niet in lijn met wat er in het verkiezingsprogramma van NSC staat, namelijk dat die accijnzen omlaaggaan. Bovendien is dat gelimiteerd tot 2026. Na 2026 houdt het helaas op.

De voorzitter:

Heeft u nog een vraag?

Mevrouw Postma (NSC):

Ik wil even vragen hoe veel interrupties ik heb.

De voorzitter:

U had er drie en u heeft er nu nog twee.

Mevrouw Postma (NSC):

Dan laat ik deze.

De voorzitter:

Gaat u verder, meneer El Abassi.

De heer El Abassi (DENK):

We hebben het over de arbeider die van de auto afhankelijk is om bijvoorbeeld nachtelijke diensten te draaien. We hebben het over Nederlanders die in een regio wonen met een onvoldoende ov-aanbod of over de taxichauffeur die bijna niet meer het hoofd boven water kan houden. Ziet de staatssecretaris ruimte om de accijnzen op brandstof te verlagen? Ziet de staatssecretaris ruimte om de wegenbelasting te verlagen? Wat gaat de minister concreet doen om de genoemde constatering die de portemonnee van de automobilist alsmaar belasten te doen verlichten?

Tot slot, voorzitter. Lokaal zien we dat de automobilist nog verder wordt getreiterd. We zien allerlei pestmaatregelen, zoals invoering van zero-emissiezones, autoluwe zones en 30 kilometerzones, maar ook het zonder enige redelijke onderbouwing uitbreiden van betaald parkeren over gehele gemeentes. Hoe reflecteert de minister op deze manier van belasten en autopesten, en wat gaat de minister hiertegen doen?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is nu aan mevrouw Postma van Nieuw Sociaal Contract.

Mevrouw Postma (NSC):

Voorzitter, dank. Sommigen hebben de illusie dat autobezit een keuze is. Misschien is dat zo voor iemand die in een stad woont, een toegankelijk ov-netwerk heeft en een goedgevulde portemonnee om daar ook gebruik van te maken. Maar voor veel mensen in de regio, waar afstanden tot de voorzieningen groot zijn, is het geen keus. Zij hebben een auto nodig.

Voorzitter. Ik wil het over twee belangrijke type kosten hebben: niet alleen de accijnzen — daarover hebben we het net al gehad — maar ook over de wegenbelasting en de opcenten. De wegenbelasting wordt gericht op het gewicht van de auto en de CO₂-uitstoot. Binnenkort gaan elektrische auto's ook onder de wegenbelasting vallen. In het hoofdlijnenakkoord hebben we geregeld dat die ook gelijk worden gesteld aan hun fossiele variant, zodat we het eerlijk en betaalbaar houden. Ik heb nu de vraag of de hybride auto's daar ook onder gaan vallen. Wanneer is de gewichtscorrectie voor de categorie kleine auto's — ik heb het dan bijvoorbeeld over de Toyota Aygo, de Citroën C1 en de Opel Corsa, auto's die veel mensen hebben — eigenlijk voor het laatst naar beneden bijgesteld? Voor ons is het heel belangrijk dat iedereen gebruik kan blijven maken van een auto. Heel veel mensen hebben deze auto nodig om van a naar b te kunnen. Als we de extra inkomsten van die elektrische auto's en de grotere auto's — die hebben we steeds meer — hebben, zouden we dan ook niet eens met z'n allen kunnen bekijken of we misschien nog een keer naar die verschillende verhoudingen in die mrb-categorie of gewichtscategorie moeten kijken? Graag een reactie daarop.

Daarnaast hebben we de opcenten. Die zijn altijd gerelateerd aan de mrb. Een verhoging van de mrb die wij hier doorvoeren, wordt dus eigenlijk ook weer doorgevoerd naar de provincies en daar kunnen ze zelf nog wat extra bovenop doen. Wordt het gesprek over wat dat eigenlijk voor die autobezitter betekent weleens met elkaar aangegaan? Heeft het kabinet dat gesprek met de provincie of kan het dat hebben?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik vond het begin van de inbreng van mevrouw Postma van NSC heel erg herkenbaar. Heel veel mensen, met name in de regio, zijn afhankelijk van de auto, omdat er geen goed openbaar vervoer is. De afgelopen vijf jaar zijn er bijvoorbeeld 1.500 bushaltes verdwenen in Nederland. Mijn concrete vraag aan NSC is eigenlijk: hoeveel geld is er in het regeerakkoord dat u heeft geschreven met PVV, VVD, BBB en uw eigen partij uitgetrokken voor dat openbaar vervoer?

Mevrouw Postma (NSC):

Het is absoluut belangrijk dat juist de regio bereikbaar blijft. Juist dat openbaar vervoer is er, als we kijken naar de bussen, ook in samenspraak met de provincies en de vervoersregio's. Er valt mij eigenlijk één ding op bij de opcenten — dat is een bedrag dat binnengehaald wordt van de automobilist naar de provincie — namelijk dat dit niet een-op-een geormerkt is voor vervoer, dus voor de auto, wegonderhoud of voor ov. Volgens mij zou het juist interessant zijn als wij met provincies en vervoersregio's het gesprek aan kunnen gaan om met elkaar te bekijken hoe je ook dat verbetert.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dit is een analyse van wat de provincies zouden moeten doen met de opcenten die zij extra vragen, maar dat is geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was namelijk: wat doet het nieuwe kabinet, waarvan NSC onderdeel is, dan extra? Mevrouw Postma zegt zelf ook dat er veel meer moet gebeuren voor openbaar vervoer. NSC en ook partijen als BBB hebben daar heel vaak hele grote woorden over — ik ben het ook met u eens — maar als ik dan kijk wat er in het akkoord staat, dan zie ik dat dit 2,5 miljard extra verdeeld over vijf jaar is en dat dit niet specifiek voor openbaar vervoer is. De Lelylijn en de Nedersaksenlijn worden wel genoemd, maar niet meer dan dat het kabinet-Rutte IV al deed. Als u de analyse dat er ook meer gedaan moet worden met openbaar vervoer met mij, met GroenLinks-Partij van de Arbeid, deelt, dan is mijn concrete vraag waarom daar dan geen extra geld voor uitgetrokken is.

Mevrouw Postma (NSC):

Nogmaals, openbaar vervoer is een samenspel tussen trein- en busvervoer. Het ov gaat in samenspraak met de regio, want het busvervoer is namelijk heel belangrijk om de kernen in de dorpen bereikbaar te houden. Vandaar mijn antwoord op dat gebied. We komen naar mijn idee al een hele stap verder als we op deze manier door blijven gaan. U noemt al verschillende lijnen die erin staan om te blijven ontwikkelen. Het is juist ook die lokale verbinding, dus in die haarvaten, die zo belangrijk is.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Concluderend. Ik weet dat het mijn laatste interruptie is. Ik heb er een beetje moeite mee dat partijen als NSC, BBB en PVV in de vorige periode terecht heel veel commentaar hadden op de verschraving in het regionaal openbaar vervoer, maar dat er nu geen cent extra voor uitgetrokken is. Ik hoop dat mevrouw Postma vandaag niet alleen kijkt naar de autogebruiker, maar dat ze de komende periode ook samen met GroenLinks-Partij van de Arbeid kijkt naar wat we extra kunnen doen met dat geld voor het openbaar vervoer. Daarover mis ik nog iets in het reageerakkoord. Ik hoop toch dat het in de komende periode niet alleen bij woorden blijft, maar dat er ook geld voor vrijgemaakt wordt.

Mevrouw Postma (NSC):

Wij zitten natuurlijk pas sinds 6 december in deze Kamer. Van het vorige kabinet hebben wij geen deel uitgemaakt. Openbaar vervoer is wel degelijk een hele belangrijke poot voor ons, net als het verbinden in de regio.

Dan wil ik verder met de fraudeleuze praktijken. De situatie is als volgt: als er auto's geïmporteerd moeten worden, moet er vaak een taxatie gedaan worden. Naar ik begreep, is de auto een stuk minder waard als je schade hebt en deze gezien wordt. Je hebt dan eigenlijk een stuk minder bpm-inkomsten. Die mis je dan. Ik begreep dat er een soort levendige handel is ontstaan in deze manier van het opstellen van schaderapporten, wat in jargon bekendstaat als "de krentenbollen". Mijn vraag aan het kabinet is: hebben de ministers hier weet van? Hebben zij dus weet van de parallelle import en van de taxaties die gedaan worden waardoor de bpm-opbrengsten een stuk lager zijn omdat de taxaties van de auto lager zijn? Wat kan het kabinet eraan doen om dit te gaan voorkomen? Ik zie dat ik door mijn tijd heen ben.

De voorzitter:

Ja, u bent door uw tijd heen.

Mevrouw Postma (NSC):

Jammer.

De voorzitter:

De krentenbollen zijn op.

Mevrouw Postma (NSC):

Heel goed. O, ik zie een interruptie.

De voorzitter:

Nog een interruptie van de heer Van Kent.

De heer Van Kent (SP):

In het reageerakkoord, of het hoofdlijnenakkoord, staat niets over rekeningrijden. Mijn eenvoudige vraag is of Nieuw Sociaal Contract kan uitsluiten dat er in de komende periode een vorm van rekeningrijden wordt ingevoerd.

Mevrouw Postma (NSC):

Zeker als het aan ons ligt. Wij zijn geen voorstander van rekeningrijden. Dat is wat ons betreft eigenlijk een extra last voor veel mensen in de regio. We hebben niet het idee dat het de klimaatwinst gaat opleveren waarvan men denkt dat het die oplevert. Men heeft het idee dat mensen door het invoeren van rekeningrijden minder gaan rijden, waardoor we klimaatwinst behalen. Dat zien wij niet zo. Wij hebben het idee dat het een extra lastenverzwaring is voor mensen in de regio, die hun auto nodig hebben voor de lange afstanden.

De heer Van Kent (SP):

Uitgesloten dus?

Mevrouw Postma (NSC):

Ja.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan door met de volgende spreker, de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Laten we vandaag stellen dat autorijden er de afgelopen jaren niet per se prettiger op geworden is. De betaalbaarheid van autobezit moeten we altijd, en vooral in deze Kamer, scherp in de gaten houden en wat ons betreft onder geen enkele voorwaarden verwaarlozen. Het hebben van een auto komt helaas steeds verder onder druk te staan. Het is aan ons de taak om het gevoel van vrijheid te koesteren. Dat is namelijk het gevoel dat autorijden heel veel mensen geeft.

Voorzitter. De auto geeft niet alleen vrijheid. De auto brengt ook veel welvaart met zich mee. Dat moet vooral zo blijven. Maar we moeten ook aan de slag, nu meer dan ooit. Dat

betekent dat we moeten behouden wat al goed is en verbeteren wat nog beter moet. Dat is dan ook de reden dat wij blij zijn met het hoofdlijnenakkoord. We zijn blij met het nieuwe kabinet en blij met een PVV-minister op Infrastructuur en Waterstaat. De zon gaat schijnen voor de automobilist, voor iedereen in Nederland, en zelfs op het ministerie van vertrekkend minister Harbers.

Voorzitter. Dat we ons hard maken voor de automobilist moge meer dan duidelijk zijn. Niet voor niets heeft deze Kamer afgelopen februari een belangrijk PVV-amendement aangenomen. Dat amendement zorgt er namelijk voor dat onze kersverse PVV-minister straks aan de gang kan gaan met het realiseren van een rondweg op de N35 bij Mariënheem. Dat is pure winst voor de automobilist, dat is pure winst voor de regio en dat is pure winst voor de verkeersveiligheid. Als dit de PVV-voorliefde voor autorijden nog niet genoeg aantoont, dan doen de volgende punten uit ons hoofdlijnenakkoord dat wel. In dat akkoord is namelijk afgesproken dat de accijnsstijging op brandstof ook volgend jaar niet doorgaat. Dat betekent dus: volgend jaar geen verzwaring van de brandstofkosten. Dat is goed nieuws voor de automobilist. Ook zetten we ons ervoor in om in Nederland daar waar dat kan weer 130 kilometer per uur op de snelweg te kunnen rijden. Die vrijheid is natuurlijk onbetaalbaar.

Voorzitter. Ook zijn wij blij dat de regering zich druk gaat maken over die verschrikkelijke milieuzones en daar iets aan gaat doen. Niet voor niets geeft TNO in een rapport aan dat het die milieuzones zijn die vervoersarmoede in de hand werken. Als je straks nog zo'n milieuzone in wil, moet je de portemonnee trekken voor een onbetaalbare stekkerbus of je onderneming failliet verklaren. We moeten dus zorgen dat er uitstel wordt gerealiseerd en, als dat niet lukt, dat in ieder geval de regels geharmoniseerd gaan worden.

De voorzitter:

Ik hoorde even een punt. Ik wil graag de heer El Abassi het woord geven.

De heer El Abassi (DENK):

Het lijkt wel alsof de PVV steeds politiker begint te praten hier. Ik hoorde de PVV zeggen dat ze voorkomen heeft dat de accijnzen verder zullen stijgen. Ik heb het verkiezingsprogramma van de PVV erbij gehaald, "Nederlanders weer op 1": "Minder accijnzen op benzine zijn nodig. De PVV wil de accijnzen op brandstof verlagen. We verlagen de belasting op energie en de accijnzen op benzine." Het staat nergens zo uitdrukkelijk in een verkiezingsprogramma als in dat van de PVV. We hebben het over verlagen van de accijnzen en niet over gelijk houden en vervolgens in 2026 verhogen. Kan de PVV hierop reflecteren?

De heer Heutink (PVV):

Ja, dat kunnen wij zeker. Hier staat een trotse PVV'er, die verantwoordelijkheid mag nemen. Het is ontzettend fijn dat wij als PVV eindelijk die verantwoordelijkheid kunnen nemen. Die nemen wij ook vol trots. Dat betekent dat wij ook andere dingen hebben kunnen realiseren. Zo kunnen we straks weer 130 rijden. Zo hebben we die brandstofaccijnzen voor volgend jaar laag weten te houden. Als we dat niet hadden gedaan, waren die wél door het dak gegaan. Dat kost ontzettend veel geld, zeg ik ook tegen meneer El

Abassi. Het voorkomen van die accijnsstijging kost 1,5 miljard euro. We zijn er dus ontzettend trots op dat dat gelukt is.

De heer El Abassi (DENK):

Dat zijn niet de woorden die we al decennialang vanuit die hoek horen, namelijk iedere keer kritisch bevragen, ministers aanvallen op het moment dat dingen niet voor elkaar gekregen worden en nooit denken aan de staatskas. Nu gebruikt de PVV precies die argumenten: joh, we kunnen niet alles doen. Ik zou het de PVV nog een keer willen vragen. Ik heb alle verkiezingsprogramma's doorgenomen van de partijen die gaan deelnemen aan het mogelijke nieuwe kabinet. Allemaal zijn ze het erover eens: de accijnzen moeten omlaag. Wil de PVV dat ook? Ziet zij bezwaren, wellicht vanuit andere partijen, die dat niet willen? Of wil de PVV het gewoon gelijk houden?

De heer Heutink (PVV):

Het is goed om te horen dat de heer El Abassi zijn huiswerk heeft gedaan, maar als wij die stijging niet hadden voorkomen, waren zij wél door het dak gegaan, zeg ik tegen meneer El Abassi. Dat hebben wij dus gewoon geregeld, zeg ik ook tegen DENK. Dat is dus het antwoord. Ik kan wel hetzelfde antwoord geven als het antwoord dat ik net heb gegeven, maar dat ga ik niet doen. Hier zal meneer El Abassi het dus echt mee moeten doen.

De heer El Abassi (DENK):

Ik constateer dat de PVV samen met andere partijen de belofte doet dat de accijnzen omlaaggaan, maar dit vervolgens niet doet en hier een heel mooi verhaal houdt over wat ze wel goed doet.

De voorzitter:

Waarvan akte. Gaat u verder.

De heer Heutink (PVV):

Het is inderdaad een heel erg mooi verhaal; dat ben ik met meneer El Abassi eens.

Voorzitter, ik rond af. We willen eerlijk beleid, waarmee iedereen die gebruikmaakt van onze infrastructuur een eerlijke bijdrage levert. Ik weet zeker dat de zon dan ook weer gaat schijnen voor de automobilist.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. We gaan verder met de volgende spreker, de heer Van Kent van de SP.

De heer Van Kent (SP):

Dank. Terwijl er geen alternatief is voor de auto, is autorijden extreem veel duurder geworden. De prijzen aan de pomp stijgen. De verkeersboetes gingen met 10% omhoog om de staatskas te spekken. De motorrijtuigenbelasting gaat met 7,5% tot 10% omhoog. Tien provincies sleutelen aan de opcent. Ook de pakkeertarieven stijgen op heel veel plekken in het land. Het uitgangspunt van de SP is dat

mobiliteit duurzamer moet worden, en niet duurder. Naast autorijden is het openbaar vervoer ook peperduur geworden, als dat er dan al is. Net werd al genoemd dat er heel veel bushaltes, 1.500, zijn verdwenen. Automobilisten in Zeeland kunnen meepraten over peperduur vervoer, want jarenlang zijn ze zwaar belast door de tolheffing die geldt voor het gebruik van de Westerscheldetunnel. De SP heeft altijd vooropgelopen in de discussie over het afschaffen van deze onrechtvaardige heffing. We zijn dan ook blij dat de Zeeuwen, na jaren van politieke spelletjes, per 2025 zijn verlost van deze woonplaatsboete. We merken wel dat veel Zeeuwen terecht denken: eerst zien, dan geloven. Kan de minister daarom de inwoners van Zeeland hier vandaag nogmaals verzekeren dat de tol zonder verdere vertraging wordt afgeschaft en dat 1 januari 2025 hiervoor de uiterste deadline is?

Het ging er net al over: de SP is geen voorstander van rekeningrijden. Het is namelijk een extra heffing op mobiliteit, die puur op basis van iemands woonplaats wordt ingevoerd. We hebben sinds kort een nieuwe coalitie. Tenminste, dat moeten we ook eerst nog maar eens zien en dan geloven. Maar driekwart van die partijen waren voor de verkiezingen erg duidelijk over rekeningrijden, namelijk verklaard tegenstander. De VVD is daarop de uitzondering. Ook van de beoogd minister van Infrastructuur en Waterstaat weten we dat hij bepaald geen fan is van het concept "rekeningrijden". Kijk maar eens naar moties van zijn hand uit 2008, 2022 en 2023. In het recent gepresenteerde hoofdlijnenakkoord lezen we echter helemaal niets over rekeningrijden. Dat vinden we vreemd. Ik heb het Nieuw Sociaal Contract al gevraagd. Die partij was duidelijk. Ze sluit het uit. Ik ben ook heel nieuwsgierig of de BBB, maar vooral ook de VVD, vandaag willen uitspreken dat het uitgesloten is dat er een vorm van rekeningrijden komt. Ik ben benieuwd of ze bereid zijn om het voorstel van de SP daartoe mee te tekenen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord graag aan de volgende spreker: de heer Eerdmans van JA21.

De heer Eerdmans (JA21):

Voorzitter, dank je wel. Autorijden is geweldig. Autorijden geeft je vrijheid. Het geeft je een gevoel van rust en comfort. Het geeft je rust in je hoofd. Maar de afgelopen jaren wordt dat redelijk gefrustreerd door een aantal zorgelijke ontwikkelingen. Gelet op de tijd loop ik daar snel doorheen.

De bpm, de belasting voor personenauto's en motorfietsen, is een probleem. De ANWB zegt dat een nieuwe Volkswagen Golf, een personenauto, in 2016 €30.600 kostte en dat een vergelijkbare nieuwe Golf in 2024 €38.390 kost. Die bpm leidt niet alleen tot hogere nieuwprijzen, maar de prijzen van occasions stijgen daardoor ook.

De dieselauto is al verbannen. Vanaf 2035 komen ook de benzineauto's de Europese Unie niet meer in. Maar woon je in Den Haag, Amsterdam, Utrecht of Arnhem dan kom je met een dieselauto van vijftien jaar oud gewoon het centrum niet meer in dankzij de milieuzone. En wat te denken van de zakelijke dieselbusjes? Ook die worden geweerd in de steden. Dat maakt het onbetaalbaar voor de ondernemers. Dus wat doen zij? Ze schuiven de kosten natuurlijk door; de consument moet uiteindelijk betalen en transport-

kosten worden hoger. Natuurlijk zijn ondernemers bereid om te verduurzamen, maar dat moet wel in normaal en goed overleg en in een realistisch tempo.

De heer Heutink (PVV):

Het is een terecht verhaal van JA21 over die milieuzones. Maar had het niet wat korter gekund doordat u had kunnen stellen dat u het gewoon eens bent met ons hoofdlijnenakkoord?

De heer Eerdmans (JA21):

Nou, daar valt nog wel wat meer over te zeggen, want ik vind een aantal dingen juist zorgelijk. Ik denk dat het hoofdlijnenakkoord niet helemaal tegemoetkomt aan de JA21-eisen op het gebied van autobezit. Wat daarin gebeurt is marginaal, helaas.

De heer Heutink (PVV):

Er staat wel degelijk iets in over die milieuzones en daar heeft de heer Eerdmans het nu over. Het is de bedoeling dat we gaan kijken of we enige vorm van uitstel kunnen realiseren wat betreft die milieuzones. We willen regels harmoniseren, zodat iedereen in het land weet waar we aan toe zijn. Dat is dan toch een positieve ontwikkeling, zeg ik ook in de richting van meneer Eerdmans. Dat moet hij toch met ons eens zijn?

De heer Eerdmans (JA21):

Ja, daar ben ik het heel erg mee eens. Milieuzones zijn een gruwel. Ik ben ook blij dat die in Rotterdam bijvoorbeeld al niet meer voor de dieselpersonenauto gelden, maar alleen nog voor de vrachtwagen.

Voorzitter. Ik ga door naar het parkeren. Ik heb eens gekeken en in G4 is parkeren 15% duurder geworden. In Nijkerk is er bijvoorbeeld een stijging van 72%. Ik ben dus benieuwd naar de gemiddelde stijging voor het parkeren in Nederland. Hoeveel duurder is dat nou eigenlijk gemiddeld geworden over de afgelopen jaren? Misschien kan de minister daarop antwoorden. Het is een horror aan de pomp; ik geloof dat de adviesprijs momenteel €2,18 is. Zoals bekend gaat de helft gewoon naar Vadertje Staat. Dat komt dus niet eens terecht bij Shell of Texaco; het gaat gewoon naar de Staat. Dat zijn de accijnzen en de btw. Volgens mij werden de boetes net al genoemd door de SP. Alles gebeurt helaas onder actief VVD-beleid, zeg ik er maar bij. Dat was altijd de vroegvroempartij, de autopartij. Nou, die autobezitter is van een behoorlijk koude kermis thuisgekomen.

Voorzitter. Ik sluit af met een pleidooi voor de oldtimer. Ik vind de oldtimer een geweldig bezit voor Nederland, een genot om naar te kijken. Helaas is het nog steeds geen industrieel erfgoed. Je zou ook kunnen zeggen dat ze langzamerhand van de weg worden geblazen door de Staat. Helaas zijn we niet zo ver als in Duitsland, waar oldtimers vanaf 30 jaar gewoon die klassieke status krijgen en dus geen bpm betalen, en waar geen milieuzone-ellende is. Maar het is nog steeds zo dat je die status pas na 40 jaar krijgt. Is het niet een feit dat oldtimers geen vervuiling zijn? Ze belasten de weg of het milieu namelijk maar minimaal. Ik denk dat ze een voorbeeld zijn van duurzaamheid. Wat is er nou mooier dan het heel lang kunnen gebruiken van een auto, vraag ik aan het kabinet. Dat is toch prachtig en

duurzaam? Hou die mooie auto's op de weg. Het is kapitaalvernietiging. Ik sluit niet uit dat JA21 met een motie zal komen ter bescherming van de klassieker. Honderdduizenden oldtimerbezitters zullen u daarvoor dankbaar zijn.

Dank je wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Eerdmans. Dan gaan we over naar de volgende spreker op de lijst, de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat wat GroenLinks-Partij van de Arbeid betreft iedereen recht heeft op goede bereikbaarheid. Dat is namelijk de toegang tot de samenleving. Dat zou voor iedereen toegankelijk moeten zijn, of dat nou met de auto of het openbaar vervoer is. Wat mijn fractie betreft zouden we het in dit debat niet alleen moeten hebben over autogebruik, maar in den brede over de betaalbaarheid van mobiliteit. Dat is het debat dat wij met elkaar moeten voeren. Wat dat betreft ben ik niet heel enthousiast over de plannen van het nieuwe kabinet en over een aantal dingen die ik in dit debat heb gehoord.

Er wordt eigenlijk niks extra's gedaan voor het openbaar vervoer, terwijl in ieder geval drie van de vier partijen die een coalitie willen vormen, de afgelopen jaren hele grote woorden hebben gehad over wat er allemaal mis zou zijn met het openbaar vervoer, en over die 1.500 bushaltes die geschrapt zijn. Er is geen cent extra voor uitgetrokken. Ik hoorde de PVV net over de milieuzones die uitgesteld zouden moeten worden. We hadden net nog een rondetafelgesprek waarbij heel veel ondernemers aangaven: geef ons nou die duidelijkheid. Het is ontzettend belangrijk dat die milieuzones er komen voor de schone lucht in onze steden. Dat moet op termijn gewoon gebeuren. Uitstel leidt alleen maar tot grotere problemen. Het volgende kabinet wil ook de fiscale regelingen om EV's betaalbaarder te maken voor mensen afschaffen. Dat is een heel onverstandige maatregel. 130 kilometer per uur willen rijden is allemaal leuk en aardig; in de praktijk gaat het op de meeste plekken in Nederland niet kunnen. Ik durf eigenlijk wel te zeggen dat het zo meteen misschien wel nergens in Nederland kan.

Dan de accijnsverlaging die er vorig jaar gekomen is naar aanleiding van de motie-Hermans bij de Politieke Beschouwingen. Daarvoor is 1,2 miljard uit het Groeifonds gehaald door iemand die nu minister wordt van Groene Groei. Dat vind ik zelf al best ironisch. Maar van die 1,2 miljard is 2% terechtgekomen bij de huishoudens die kampen met problemen door autoafhankelijkheid, hoge brandstofkosten en gebrek aan alternatief. Ik heb zelden zo'n deniverende maatregel van meer dan een miljard gezien.

Dan heb ik die gehad, maar ...

De voorzitter:

Ja, dank u wel, meneer De Hoop. Er zijn even een paar interrupties. Die wil ik graag eerst doen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat is helemaal goed.

De voorzitter:

Ik geef eerst het woord aan mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (NSC):

Ik hoorde de woorden "elektrische auto" en "subsidies". We weten dankzij rapporten van de Algemene Rekenkamer allemaal dat die subsidies voor elektrische auto's eigenlijk vooral neerkwamen bij mensen die zo'n auto toch al konden betalen. Dat is het nadeel van een aanschafsubsidie. Ik denk dat de heer De Hoop gezien zijn achtergrond ook wel goed doorheeft dat de meeste mensen in zijn achterban helemaal niet in staat zijn zo'n auto te kopen. In het hoofdlijnenakkoord hebben we neergezet dat we er nu juist voor zorgen dat voor de bezitters van elektrische auto's de mrb, dus de wegenbelasting, gelijk wordt getrokken met de fossiele variant, juist om die auto in Nederland te houden. Daar moet de heer De Hoop, zeg ik via de voorzitter, toch juist ontzettend blij mee zijn? Dat komt juist terecht bij zijn achterban.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik deel wel de analyse van NSC dat de subsidie in het begin vooral een Teslasubsidie was, maar volgens mij kwamen we nu net in een periode terecht waarin die elektrische auto ook goedkoper zou worden, waarin de markt daarvoor zou zorgen. Het zou nu juist toegankelijker worden voor meer mensen. Dat was nog niet genoeg voor de mensen met een echt smalle beurs, maar ik denk dat die keuze nu te vroeg is gemaakt. Juist nu kwam er namelijk ruimte voor grotere groepen mensen om elektrische auto's te kopen, omdat de aanschafwaarde daarvan naar beneden ging. Ik ben het daar dus niet mee eens. Je ziet ook dat de motorrijtuigenbelasting zo meteen, uit mijn hoofd vanaf 2025, voor een deel bij de elektrische auto's terecht komt. Ik denk dat dat onverstandig is. Dat is een van de maatregelen van het nieuwe kabinet waar ik echt kritisch op ben. Ik vind dit ook nu geen verstandige maatregel. Ik deel de analyse helemaal dat deze subsidie niet geheel eerlijk uitpakte. Maar ik heb het gevoel dat we nu juist een kant op gingen waarbij de elektrische auto voor meer mensen beschikbaar werd. Dan is het zonde dat we deze juist nu afschaffen.

Mevrouw Postma (NSC):

Dan mijn laatste vraag. Die analyse deel ik niet. Wat we zien bij Nederlanders, is dat ze vaak een auto kopen die zeven of acht jaar oud is, waar ze dan een tijd mee doorrijden. Dus juist het behouden van dit soort auto's in Nederland, wat je doet door de wegenbelasting zo laag mogelijk te houden, zorgt ervoor dat dit in het wagenpark zit. Ik ben heel benieuwd aan welke onderzoeken de heer De Hoop denkt, waaruit bleek: deze mochten we in de aanschafsubsidie neerzetten, en komt echt terecht in mijn achterban, in de groep die dat nodig heeft. Denkt de heer De Hoop echt niet dat het gewoon beter is om ervoor te zorgen dat die mrb omlaaggaat, de maandelijkse belasting die je betaalt?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Als je naar sociale maatregelen toe wilt op het gebied van mobiliteit, dan denk ik nog steeds dat rekeningrijden een van de meest sociale maatregelen is, en die motorrijtuigen-

belasting niet. Het zijn toch de mensen die de meeste kilometers rijden, en dus de meeste vervuiling veroorzaken, die dan meer zouden moeten betalen. Ik heb daar eerder een motie over ingediend, samen met de SP. Kijk dan wel of je in regio's waar je meer afhankelijk bent van de auto en niet van het openbaar vervoer, maatwerk kunt leveren. Dat is nou per definitie een maatregel die niet denivellerend is, en daar wil NSC dan weer niet aan. En dan kunnen we aan cherrypicking gaan doen met deze EV-belasting, maar ik zie tal van maatregelen die dit kabinet zo meteen wil uitvoeren, die denivellerend zijn, niet sociaal uitpakken en juist mensen met een smalle beurs harder raken dan anderen.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is nog een interruptie van mevrouw Veltman. De interrupties van mevrouw Postma zijn op.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik hoorde de heer De Hoop net zeggen dat hij het belangrijk vindt dat het, bijvoorbeeld in het geval van elektrische voertuigen, mooi zou zijn als meer mensen er gebruik van mogen maken. Vlak daarvoor zei hij ook dat het gelukt is om het voorstel voor de accijnsverlaging erdoor te krijgen. Daar zijn we ook heel blij mee. Dat was vorige keer bij de motie-Hermans bij de Algemene Politieke Beschouwingen aan de orde. Daarvan zegt u: daar is eigenlijk veel te weinig van terechtgekomen, juist bij die kleine groep die het het hardst nodig heeft. Ik vind dat een beetje tegenstrijdig aan elkaar.

Ik zou het volgende willen vragen. Als de maatregel daarvoor bedoeld was, zeg ik: oké. Maar die maatregel is natuurlijk bedoeld om juist die grotere middengroep te steunen, die ook aan het einde van de maand problemen had om rond te komen, en om keuzes te maken. Dus ik wil vragen: hoe gaat de heer De Hoop uitleggen aan de verpleegkundigen, de politieagenten en de leraren dat die geen recht zouden hebben op een beetje tegemoetkoming in die accijnskosten?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat de maatregel precies zo heeft uitgepakt als de VVD hem had bedoeld, want het meeste profijt hadden de mensen die de meeste kilometers rijden. En dat zijn huishoudens met het meeste geld. Er is een rapport van TNO uitgekomen over die accijnsverlaging van 1,2 miljard. Het staat gewoon in het rapport van TNO dat maar 2% terechtgekomen is bij de huishoudens die kampen met problemen door hoge, auto-afhankelijke brandstofkosten, en geen alternatief hebben. Dus TNO stelt gewoon heel helder vast dat het een heel denivellerende maatregel was, die terecht kwam bij de mensen met de sterkste schouders. Ik begrijp dat de VVD dat prima vindt. Ik vind het alleen zonde dat het een heel onnodige maatregel was, waar je heel veel goede dingen mee had kunnen doen. Het geld is ook uit het Groeifonds gehaald, en ik kan me eigenlijk niet voorstellen dat de VVD geen spijt heeft van het feit dat we dat helemaal leeggeplukt hebben. Dus ik denk: jongens, laten we nou die goeie keuzes maken. Kies dan voor duurzame mobiliteit of dat soort zaken, maar die accijnsverlaging is gewoon denivellerend, niet sociaal, en deze holt de solidariteit uit op het gebied van mobiliteitsbeleid. Ik vind dat heel erg zonde. Ik snap dat het voor de VVD een maatregel is

die zij kunnen dragen, maar GroenLinks-Partij van de Arbeid niet.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik begrijp dat de heer De Hoop terug redeneert naar zijn 2% en het onderzoek erbij haalt, maar hij beantwoordt mijn bevrage niet. Het gaat erom dat je ook de middengroepen wilt ondersteunen. Dat zit ook in de maatregel, en dat is ook ons doel daarmee.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat snap ik. Ik zeg alleen dat dat qua evenredigheid maar een heel kleine groep is geweest. Ik heb het nu over die 2%, de laagste groep. Daarboven zit natuurlijk een groep middeninkomens, die je daar vast voor een deel mee geholpen hebt. Ik denk dat je die nog veel meer zou helpen als je ook zou investeren in het openbaar vervoer. Je moet in de breedte van de mobiliteit die keuzes maken. Laten we wel wezen: als je mensen echt wil helpen qua bestaanszekerheid, moet je het minimumloon verhogen. Dat heeft het kabinet niet gedaan. Zorg ervoor dat de huren lager worden. Als je wil beginnen met bestaanszekerheid, dan heb je het over dat soort zaken. Dit zijn allemaal knoppen om aan te draaien wat betreft de fiscaliteit. Dat kun je allemaal doen. Maar het begint bij hele andere dingen. Dit pakt gewoon denivellerend uit.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik constateer dat de heer De Hoop eigenlijk tegen bijvoorbeeld die verpleegkundige, politieagent en leraar zegt: gaan jullie de auto maar uit. Dat is volgens mij net niet de bedoeling.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dit is natuurlijk volstrekte flauwekul, maar ik laat deze conclusie aan de VVD. Volgens mij zouden heel veel verpleegkundigen, leraren en politieagenten er ontzettend bij gebaat zijn als het minimumloon omhoog zou gaan en de huren in de steden omlaag, zodat je gewoon nog in de stad kunt wonen. Zolang de VVD niet aan dat soort maatregelen wil, vind ik het wat ingewikkeld om deze conclusie te trekken. Maar dat laat ik aan mevrouw Veltman.

De voorzitter:

U heeft ook nog een vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Als dit de debatten worden met de grootste oppositiepartij van het land, dan worden het wel hele makkelijke jaren, kan ik u alvast zeggen. Maar richting GroenLinks-Partij van de Arbeid kom ik even op die milieuzones. Hoe denkt meneer De Hoop dat de kaasboer op de markt of iemand die een beetje vis verkoopt, zo'n dure stekkerbus kan kopen om de waren nog te kunnen verkopen? Het was vroeger de Partij van de Arbeid die stond voor die marktkooplui. Maar die zijn terecht weggelopen. Dat komt door dit soort uitspraken van de heer De Hoop. Het komt door het doorduwen van die milieuzones vanwege klimaatmaatregelen. Meneer De Hoop, u moet toch staan voor die inwoners en die ondernemers?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zie in ieder geval dat het de heer Heutink in die zes maanden heel goed gelukt is om te leren zijn partijleider te imiteren, in ieder geval in de interrupties. Complimenten daarvoor. U leert snel. Dan over die milieuzones. Als Kamer hebben we, breed, een hele tijd geleden al gezegd dat we die milieuzones wilden. Er is een stip op de horizon gezet. Daar wordt naartoe gewerkt door het maatschappelijk middenveld. We hebben zonet een rondetafelgesprek gehad met BOVAG, RAI Vereniging en MKB-Nederland. Die zeggen allemaal: behoudt nou die duidelijkheid. Er zitten heel veel hardheidsclausules in, ook voor de groepen die de heer Heutink noemt. Daar zijn dus heel veel mogelijkheden voor. Zij willen duidelijkheid. Ik snap dat het heel makkelijk klinkt om te zeggen: "Laten we dit maar niet doen. We willen die klimaatmaatregelen niet." Ik hoop dat de PVV als grootste partij nu ook verder gaat dan deze platitudes en ervoor zorgt dat juist de mensen in het bedrijfsleven die duidelijkheid krijgen. Heel eerlijk gezegd denk ik dat u ze echt niet helpt als u ervoor kiest om die milieuzones weer uit te stellen. Ik denk dat u daar op een gegeven moment spijt van krijgt. Dit zijn namelijk gewoon maatregelen die we met elkaar moeten nemen.

De voorzitter:

Gaat u verder met uw betoog.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan wil ik toch nog één succes noemen: de kentekens. Ik wil de coalitiepartijen daarmee complimenteren. Je mag zo meteen gewoon zelf, met elkaar, bepalen wat er op je kentekenplaat staat. Complimenten daarvoor aan de kentencoalitie.

Voorzitter. Ik hoop dat we met elkaar breed mobiliteitsbeleid gaan organiseren, zodat iedereen in de samenleving mee kan doen, want dat is ontzettend belangrijk. Duurzame mobiliteit en het recht op bereikbaarheid om naar werk, school en ziekenhuis te kunnen, zijn zaken waar we met elkaar voor moeten staan. Ik hoop dat we dat debat in den brede met elkaar gaan voeren in de komende periode.

Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de volgende spreker, mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter. De auto is nu belangrijk en blijft in de toekomst belangrijk. De auto geeft mensen vrijheid en is voor veel mensen onmisbaar. De meeste kilometers om van a naar b te komen, worden met de auto afgelegd. Het is dus ook belangrijk dat we het autorijden betaalbaar houden en dat we aan goede weginfrastructuur werken. Ik heb enkele vragen aan de bewindspersonen. Ik realiseer me daarbij dat de volgende bewindspersonen vooral aan zet zullen zijn.

Dat de VVD staat voor betaalbaarheid van autorijden, hebben we onder meer laten zien door het verlagen van de accijnzen op brandstoffen in 2024. Ik ben er trots op dat we dit doorzetten in 2025, zoals te lezen is in het hoofdlijnenak-

koord. Maar betaalbaarheid zit ook in het betaalbaar houden van ons dagelijks leven, dat je voldoende overhoudt in je portemonnee. "Werk en inkomen" is de basis en daarom nemen we maatregelen voor het verbeteren van de koopkracht en het verlichten van de lasten voor de middeninkomens. Ik zeg het nog maar even een keer. Met meer loon naar werken heb je ook meer mogelijkheden om van a naar b te komen en om auto te kunnen rijden.

Wat ook helpt, is dat je een reiskostenvergoeding krijgt van je werkgever. Dus wat ons betreft gebruiken werkgevers ook zo veel mogelijk de maximale ruimte die afgelopen jaar is geboden om de reiskostenvergoeding te verhogen. Ik vraag de staatssecretaris of hij een actueel beeld kan geven van hoe werkgevers momenteel van die ruimte gebruikmaken en wat de oorzaken zijn als dat niet lukt.

Ook naar de toekomst toe letten we op de betaalbaarheid. We zijn van mening dat enerzijds elektrisch rijden interessant genoeg moet zijn en dat we anderzijds de rijder op fossiel tijdens de verduurzaming van het wagenpark zo min mogelijk in de wielen moeten rijden. Het groeipad naar meer elektrische auto's is de afgelopen jaren ingezet en dat willen wij verder stimuleren. Momenteel rijden er bijna 500.000 elektrische auto's rond in Nederland en dat worden er steeds meer.

Voorzitter. Ik ben blij dat we de automobilist duidelijkheid hebben kunnen bieden over de gewichtscorrectie en de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's en dat er een forse toename wordt verwacht van het aanbod van tweedehands elektrische auto's, want daardoor dalen de prijzen. Maar we zijn er nog lang niet. Een groot deel van de elektrische rijders weet nog steeds niet wat de prijs is bij een publieke laadpaal. Dat is van belang om te weten hoeveel je wilt besteden, je dag te kunnen plannen en van a naar b te kunnen komen. De minister heeft recent een actieplan opgesteld om met de verantwoordelijke partijen de prijs in de laadpalen inzichtelijk te maken. In het plan staan vele mooie acties, maar ik zie geen doelen. Kan de minister aangeven wanneer volledige transparantie bereikt zal zijn?

Voordeel in je portemonnee kun je ook bereiken door overal slim te kunnen laden. Dat betekent dus werken met een prijsprikkel aan de laadpaal, zodat je kunt laden op het moment dat het goedkoper is. Maar ook dit is nog volop in ontwikkeling. En hoewel ik begrijp dat de volgende bewindspersoon hiermee aan de slag moet, vraag ik deze minister hoe hij vindt dat het werken met dynamische prijzen kan worden meegenomen in de plannen.

Dank u wel, voorzitter.

De heer Van Houwelingen (FVD):

We lezen in het hoofdlijnenakkoord dat we weer 130 kunnen gaan rijden. Dat is wat Forum voor Democratie betreft goed nieuws, maar dat gaat ook 1,5 megaton CO₂ extra kosten.

Dat is voor Forum voor Democratie natuurlijk geen probleem, maar de VVD heeft zich geëngagementeerd aan het Klimaatakkoord en daarin staat dat de CO₂-doelstellingen gehaald moeten worden. Mijn vraag aan mevrouw Veltman is daarom: waar wordt nou deze extra CO₂-rekening wat de VVD betreft straks neergelegd?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wil daarvoor eigenlijk terug naar de zin daarover in het hoofdlijnenakkoord en die luidt: waar het kan, wordt er 130 gereden. "En waar het kan" is nou precies de crux en misschien ook wel waar u naar vraagt. Dat is wat uitgewerkt moet worden en dat kan ik u hier nu niet vertellen. Dus hoe dat gedaan wordt, hoe dat uitgewerkt wordt, waar dat zal kunnen, wat daarvoor de voorwaarden zijn en hoe dat gecompenseerd moet worden, kan ik u nog niet vertellen.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dit is mij toch weer net iets te makkelijk. We gaan er straks over debatteren en de VVD moet dan ook een positie innemen. We weten zeker dat dat 1,5 megaton aan CO₂ kost en die rekening moet ergens worden neergelegd, want anders is het natuurlijk een loze belofte. Ik snap natuurlijk dat er nog over onderhandeld moet worden, maar ik mag toch zeker aannemen dat er bij de VVD zelf ideeën zijn over waar die rekening, die eraan komt en waar de VVD zich aan committeert, wordt neergelegd.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik blijf bij wat ik net zei. We hebben inderdaad met elkaar een Klimaatakkoord en we hebben in het hoofdlijnenakkoord ook gezegd dat we nog steeds gaan voor de doelen die we daarin hebben vastgelegd. En dat betekent dus dat je moet kijken naar hoe en waar je die 130 kunt bereiken. Dat is wat uitgewerkt moet worden en ik wil ook heel graag dat het volgende kabinet en de nieuwe bewindspersonen laten zien hoe zij die uitwerking voor zich zien. Maar wat ik zojuist vertelde, kunt u daarbij wel als uitgangspunt hanteren.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ik concludeer dan af. Als ik dit zo hoor van de VVD, dan vrees ik dat het Klimaatakkoord uiteindelijk belangrijker zal blijken te zijn. Die 130 zal uiteindelijk een loze belofte blijken te zijn, maar we gaan het zien.

De heer Van Kent (SP):

Mevrouw Postma van Nieuw Sociaal Contract was heel erg duidelijk: het is uitgesloten dat er een vorm van rekeningrijden komt in de komende jaren. Geldt dat ook voor de VVD?

Mevrouw Veltman (VVD):

Het idee is dat we met elkaar in een soort verandering van het wagenpark zitten. Er komen steeds meer elektrische voertuigen bij. Dat gaat mondjesmaat, maar het trekt behoorlijk aan, zeker nu we duidelijkheid over de motorrijtuigenbelasting hebben kunnen geven en de tweedehandsmarkt steeds meer tot ontwikkeling komt. Je ziet dus dat daar een soort transitie gaande is. Dat betekent ook dat je minder fossiele auto's krijgt en iets moet doen met het inkomststelsel dat er is. Er moet een manier komen om dat precies vorm te geven, maar ik kan u niet vertellen hoe dat eruit gaat zien. Het is evident dat daar iets voor moet komen en dat ook de elektrische rijder daar een eerlijke bijdrage aan levert.

De heer Van Kent (SP):

De VVD sluit dus niet uit dat er een vorm van rekeningrijden komt. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik weet niet hoe het eruit gaat zien en welke naam het zal krijgen. Wat ik u zeg, is dat er een eerlijke manier moet komen om met elkaar de wegen te kunnen blijven betalen en auto te kunnen blijven rijden. Dat geldt voor zowel de fossiele rijders alsook de mensen die een elektrisch voertuig aanschaffen.

De voorzitter:

U heeft uw drie interrupties gehad, meneer Van Kent, dus u zult het hiermee moeten doen. Dank u wel, mevrouw Veltman. Ik geef het woord aan de volgende spreker, de heer Pierik van BBB.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Vanaf 2030 zou rekeningrijden in Nederland worden ingevoerd. Dit plan is terecht controversieel verklaard, maar daardoor is het nog niet van tafel. Wat BBB betreft gaat het voorgoed van tafel. Ik wijs erop dat inwoners van de regio disproportioneel worden benadeeld bij rekeningrijden. Voorzieningen voor basisbehoeftes, zoals een huisartsenpraktijk of de supermarkt, zijn minder aanwezig dan in de steden en verdwijnen steeds vaker. Hier zijn talloze voorbeelden van. Om nog maar niet te beginnen over hoe je naar het werk moet komen.

In de regio is het openbaar vervoer vaak geen alternatief. Als ik vanaf mijn boerderijtje in de kop van Overijssel naar het dichtstbijgelegen busstation moet lopen, dan ben ik 42 minuten onderweg. 42 minuten voor het dichtstbijzijnde busstation! Vaak bestaat er simpelweg geen traject voor deze plekken of is de dienstregeling er dermate afgeschaald dat de reistijd met eventuele overstappen het dubbele is ten opzichte van een rit met de auto. De vervoersarmoede in de regio zal alleen maar toenemen door het invoeren van rekeningrijden, want het wordt voor de regio-inwoners dan alleen maar lastiger en duurder gemaakt om naar de bestemming te komen. Is de minister het met de BBB-fractie eens dat rekeningrijden zorgt voor meer vervoersarmoede in de regio?

Voorzitter. Vanaf 2035 mogen er alleen nog maar elektrische auto's worden verkocht. Er wordt dus van ons gevraagd, of verwacht, minder te gaan rijden met brandstofauto's en uiteindelijk over te stappen op een elektrische auto. Om volledig elektrisch rijden te stimuleren, betaal je voor een elektrische auto tot 2025 geen wegenbelasting. In de Voorjaarsnota van 2024 werd uiteengezet welke tariefkorting er voor 2030 geldt voor elektrische auto's. Deze korting begint bij 40% en bouwt af tot 25% in 2030. Na 2030 is er juist geen enkele vorm van korting meer.

Door de afbouw krijgen alleen mensen die op korte termijn een elektrische auto kunnen aanschaffen korting. Wij kunnen daarom niet verwachten dat huishoudens met een laag inkomen dat op eigen kracht mee kunnen maken. Zij hebben simpelweg niet de financiële middelen en kunnen de brandstofauto daarom op korte termijn niet inruilen voor een duurder elektrisch exemplaar. De goedkoopste elektrische auto kost in basisuitvoering op dit moment z'n €20.000. Zelfs voor de middeninkomens lijkt dit een onhaalbare

aanschaf. Onderschrijft de minister dat huishoudens met een laag inkomen disproportioneel worden benadeeld in de transitie naar duurzame mobiliteit? Ten slotte: heeft de minister een plan klaarliggen om huishoudens met een laag inkomen te ondersteunen in de transitie naar duurzame mobiliteit?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Pierik. Dan geef ik graag het woord aan de laatste spreker, de heer Van Houwelingen van Forum voor Democratie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank u wel, voorzitter. Steeds meer autobezitters in Nederland komen financieel in de knel, terwijl zij hun auto zo hard nodig hebben om naar hun werk of andere belangrijke afspraken te gaan. Zo zijn de benzineprijzen in Nederland een van de hoogste in Europa, worden de verkeersboetes jaar op jaar verhoogd, is de motorrijtuigenbelasting dit jaar ook weer fors gestegen en worden honderduizenden automobilisten geraakt door beleid dat duurzame mobiliteit probeert aan te wakkeren.

Nederlanders die de afgelopen tijd in het buitenland zijn geweest, zullen bij de pomp ongetwijfeld gemerkt hebben dat zij veel minder hoefden af te rekenen. Zo betaal je gemiddeld voor E5-benzine in Frankrijk €1,86, in Duitsland €1,81 en in België €1,70, maar in Nederland maar liefst €2,18. Veel mensen zullen zich afvragen hoe dit nou precies komt. Het antwoord is simpel: overheidsbeleid. Want van de €2,18 die mensen per liter moeten afrekenen, vloeit meer dan de helft naar de staatskas, namelijk €1,13 – dat is dus 53% – in de vorm van btw en accijns. Is de minister het met Forum voor Democratie eens dat dit bedrag veel te hoog is en dat, om autorijden weer betaalbaar te maken, de accijns en btw op brandstof drastisch verlaagd dienen te worden?

Ook de verkeersboetes in Nederland zijn een van de hoogste in Europa. In 2023 werden deze met 10% verhoogd. Dit jaar kwam hier wederom 10% bovenop. Hoogleraar verkeerspsychologie De Waard aan de Rijksuniversiteit Groningen geeft aan dat deze maatregel vooral bedoeld lijkt te zijn om de staatskas te spekken en dat die niet tot veel minder verkeersovertredingen zal leiden. Minister Yeşilgöz gaf zelfs openlijk toe dat zij de verkeersboetes moest verhogen omdat er anders bezuinigd diende te worden. Hoe reflecteert de minister op deze uitspraken? Is hij het met Forum voor Democratie eens dat de automobilist geen melkkoe van de overheid hoort te zijn?

Tussen de 113.000 en 270.000 huishoudens in Nederland worden geraakt door beleid dat duurzame mobiliteit aan probeert te wakkeren. Dit zijn mensen die afhankelijk zijn van hun brandstofauto maar niet voldoende middelen hebben om bijvoorbeeld een elektrische auto aan te schaffen. Deze huishoudens lopen steeds meer tegen problemen aan. Zo wordt de brandstofauto duurder in gebruik door de torenhoge benzineprijzen en belastingen, en wordt het met de opkomst van milieuzones, die in meer en meer steden worden uitgerold, lastiger om overal te komen. Vanaf 2035 mag in EU-landen geen enkele nieuwe auto of

bestelwagen met een benzine- of dieselmotor meer verkocht worden. Ik ben benieuwd hoe de minister hiernaar kijkt. Hoe gaan mensen dit betalen? Wat gaat de invloed hiervan zijn op mensen die nu al niet rond kunnen komen en geen elektrische auto kunnen betalen? En wat gaat dit betekenen voor de mobiliteit van Nederlanders? Want 36% van de Nederlanders in de stedelijke gebieden en 64% van de Nederlanders in de landelijke gebieden is afhankelijk van de auto om zich te kunnen vervoeren naar hun werk of andere belangrijke afspraken.

Verlaag de motorrijtuigenbelasting en verkeersboetes die enkel het doel hebben om de staatskas te spekken, stop met milieuzones, die de mobiliteit van Nederlanders drastisch beperkt, en verlaag de accijns en btw op brandstof. Forum voor Democratie wil dat autorijden weer betaalbaar wordt en blijft.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Houwelingen. Zo zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors de vergadering voor vijf minuten. We gaan om 17.20 uur verder.

De vergadering wordt van 17.15 uur tot 17.20 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. De auto staat voor vrijheid en welvaart, zoals de heer Heutink aangaf. En dat klopt ook allemaal, maar tegelijkertijd kost autorijden ook geld. Vanzelfsprekend houden wij als kabinet de kosten van autogebruik in het vizier, want ook wij vinden het belangrijk dat mobiliteit betaalbaar blijft voor iedere autorijder, en zeker ook voor al die mensen die echt afhankelijk zijn van de auto, bijvoorbeeld vanwege hun werktijden of woonplaats. Daarom geven we ook uitwerking aan de motie en de toezegging in het plenaire debat van 15 mei jongstleden om vervolgonderzoek te doen naar vervoersarmoede en betaalbaarheid van automobilititeit.

Wie autorijdt, krijgt met verschillende kosten te maken. In de bijdrage van bijvoorbeeld de heer El Abassi maar ook die van de heer Van Kent, zijn die kosten uitputtend opgesomd. Mij werd gevraagd, volgens mij door beiden, om daarop te reflecteren. Dat begint ook bij de vaststelling die mevrouw Veltman of mevrouw Postma deed in een van de interrupties, dat niet alle autokosten binnen de invloedssfeer van de overheid liggen. Straks gaat collega Van Rij in op alles wat te maken heeft met belastingen: mrb, bpm, accijns en reiskostenvergoeding. Maar ook andere kosten die bij autorijden horen, zijn niet zelden de afgelopen jaren omhooggegaan.

Tegelijkertijd hoed ik mij ervoor om bijvoorbeeld te reflecteren op het duurder worden van betaald parkeren in gemeenten. Dat debat hebben we in de afgelopen tweeën-half jaar geregeld gevoerd, maar stelselmatig heb ik aange-

geven dat dit een bevoegdheid is van de gemeente en niet van het Rijk. Dat is ook de reden dat wij niet beschikken over cijfers aangaande het duurder worden van betaald parkeren op straat. Elke gemeente maakt daarin haar eigen keuze en betaald parkeren wordt bijvoorbeeld ook nog wel ingevoerd op het eigen terrein van instellingen. Beprijzing van parkeren is op zichzelf ook een geaccepteerd economisch middel om schaarse ruimte goed te verdelen.

Ook rijbewijzen kwamen langs in het betoog van de heer El Abassi. We hebben daar een goed beeld van en dat beeld laat zien dat de stijging van de kosten van het rijbewijs vooral een gevolg is van stijgende lesprizen. Ik begrijp dat rijinstructeurs ook gewoon een boterham moeten kunnen verdienen en zelfs met de huidige lesprizen is het mede door de inflatie geen vetpot. Overigens geldt ook daar dat rijcholen, rijinstructeurs ondernemers zijn en zich ook moeten kunnen verzekeren tegen arbeidsongeschiktheid en van een goed pensioen. Zo'n drie kwart van de kosten voor het rijbewijs bestaat uit de kosten voor de rijlessen. Daarnaast zijn er nog andere kosten bij het halen van een rijbewijs, zoals een gezondheidsverklaring, een mogelijke keuring, de kosten van het examen en de kosten voor het uiteindelijk aanvragen van je roze pasje bij de gemeente, maar we doen er met het CBR alles aan om de kosten van het examen zo laag mogelijk te houden. Ik denk dat de allergrootste winst hier te behalen is door het invoeren van de recent aangekondigde maatregelen om met name de kwaliteit van het rijonderwijs in Nederland op te krikken. Want het maakt nogal wat uit als je kiest voor een lesprogramma dat gouden bergen belooft, namelijk heel snel je rijbewijs tegen lage kosten. Want als je dan zakt, begint de teller te lopen. Als we het slagingspercentage bij het CBR van de schamele 52% die het nu is, behoorlijk kunnen opkrikken, doen we daarmee uiteindelijk het meest nuttige om ervoor dat de kosten voor je rijbewijs danig naar beneden gaan. Want het betekent dat je niet al die extra lessen en dat extra examen hoeft te doen.

De voorzitter:

U heeft een vraag van de heer El Abassi. Ik zal max drie vragen per lid toestaan.

De heer El Abassi (DENK):

Ik snap dat de minister niet in wil gaan ... Althans, hij zegt dat hij niet gaat over de tarieven van betaald parkeren, of over de vraag hoe we betaald parkeren inrichten en waar dat ingevoerd zou moeten worden en waar niet. In mijn bijdrage heb ik aangegeven dat verschillende gemeentes nu bepalen om voor de gehele gemeente, dus geen plek uitgezonderd, betaald parkeren in te voeren. Nou heb ik gebladerd in verschillende wetten: de Wegenverkeerswet, de Gemeentewet, het Besluit administratief bepalingen inzake het wegverkeer en de Parkeerverordening. Daarin komt naar voren dat je inderdaad betaald parkeren kunt invoeren ter bevordering van de verkeersveiligheid, de doorstroming van verkeer en de parkeerdrukregulering, nergens om bijvoorbeeld de gemeentekas te spekken. Mijn vraag aan de minister is de volgende. Ik zie de gemeentes hier niet ingrijpen. Wat kan de minister doen om met deze gemeentes in gesprek te gaan en aan te geven: goh, er wordt in de gehele gemeente betaald parkeren ingevoerd zonder nadere duiding; hoe komt dat? Kan de minister misschien daarop reflecteren?

Minister Harbers:

Nee, dit is echt aan de lokale democratie. Dit zijn gemeentelijke verordeningen, dit is gemeentelijk beleid. Het zijn gemeentelijke afwegingen waar betaald parkeren nodig is en in welke mate. Er zijn niet veel gemeenten die het in de hele gemeente invoeren, maar waar dat gebeurt is het een gemeente die uit een aaneengesloten stedelijk gebied bestaat zonder bijvoorbeeld buitengebied daaromheen. Het is echt aan de lokale democratie om daar draagvlak voor te vinden bij de inwoners. Maar ik ken ook vele voorbeelden dat inwoners zelf zeggen: doe mij maar betaald parkeren, want dan heb ik tenminste weer de zekerheid dat ik 's avonds mijn auto kwijt kan. Gelukkig hebben heel veel gemeenten een apart lager tarief voor het bewonersparkeeren bijvoorbeeld.

De voorzitter:

U heeft een vraag?

De heer El Abassi (DENK):

Ik pleit ook niet voor het afschaffen van betaald parkeren. Ik vind dat de gemeente inderdaad de bevoegdheid daartoe moet hebben. Ik geef net aan dat er gemeentes zijn die bepalen om in de gehele gemeente betaald parkeren in te voeren. Ik kan een aantal voorbeelden noemen; Utrecht is er daar een van, Amersfoort is er een van. Dat zijn wel degelijk gebieden waar bijna geen auto komt, waar helemaal geen parkeerdruk speelt. Toch besluit de gemeente om voor de volledige gemeente betaald parkeren in te voeren, nogmaals, zonder nadere duiding. Ook de gemeentes dienen zich aan de wet te houden: de Wegenverkeerswet en een aantal andere wetten die ik net genoemd heb. Hoe kunnen wij deze gemeentes terugfluiten? Dat is nogmaals mijn vraag aan de minister.

Minister Harbers:

De onderbouwing daarvan is uiteindelijk als volgt. Het college van B en W legt een voorstel aan de gemeenteraad. Het is aan de gemeenteraad ter beoordeling of dat afdoende onderbouwd is. Dit hebben we gewoon neergelegd op het niveau waar het hoort, namelijk bij de gemeente. Daar vindt deze afweging plaats.

De heer El Abassi (DENK):

Mijn laatste vraag. Wij hebben de gemeentes een bepaalde bevoegdheid gegeven, namelijk via de Wegenverkeerswet. Via de Wegenverkeerswet kunnen zij via de Gemeentewet nadere invulling daaraan geven, maar die bevoegdheid is beperkt, nogmaals, tot parkeerdruk, tot verkeersveiligheid en tot doorstroming van het verkeer. We zien nu overduidelijk dat gemeentes daar misbruik van maken en we kunnen niks. Mijn vraag aan de minister voor de laatste keer is wat wij wel kunnen doen, misschien ook wij vanuit de andere kant — moties indienen, amendementen indienen om de minister daarin te helpen — om toch te voorkomen dat de gemeentes hier misbruik van maken.

Minister Harbers:

Los van het feit dat ik het niet van plan ben, zou u dan moeten nadenken over amendering van bijvoorbeeld de Wegenverkeerswet om nader te onderbouwen wat parkeerdruk is. Maar we hebben het zo georganiseerd dat het

begrip "parkeerdruk" lokaal ingevuld wordt, ook aan de hand van wat men lokaal aan omstandigheden en draagvlak ziet, bijvoorbeeld voor het invoeren van betaald parkeren. Daar ligt de invulling van dit begrip. Ik zou het afraden, want ik vind echt dat dit iets van de lokale democratie is. Als u zoekt naar verbetering, dan zou u daarop een initiatief moeten nemen. Maar ik ben het niet van plan.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Harbers:

Er is door diverse sprekers in dit verband aangehaald hoe ik zou reflecteren op milieuzones. Ik denk overigens dat er een paar dingen door elkaar lopen, want milieuzones bestaan al sinds vele jaren in verschillende steden, gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Meestal mogen dieselauto's en vrachtauto's er dan niet in als ze onder een bepaalde Euroklasse zijn, bijvoorbeeld niet onder Euro 4. Ik vermoed, het debat beluisterend, dat vooral gerefereerd werd aan de zero-emissiezones die vanaf 1 januari 2025 beoogd zijn in te gaan, gericht op stadslogistiek, dus niet privépersonen, en bedoeld voor vermindering van CO₂.

Beide zijn een besluit van gemeenten. Ik heb waargenomen dat er in het hoofdlijnenakkoord alleen iets staat over deze zero-emissiezones. Tegelijkertijd kan ik, als minister van het huidige kabinet, u melden dat we een onafhankelijke toets hebben laten uitvoeren om transparant te beoordelen of we klaar zijn voor een verantwoorde invoering van die zones. De conclusie uit dat onderzoek was dat er geen reden tot uitstel is. Tegelijkertijd wordt de communicatie richting ondernemersgroepen geïntensiveerd, zodat iedereen straks goed is geïnformeerd. Die afspraken — daar werd bijvoorbeeld door de heer De Hoop al aan gerefereerd — zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de transport- en logistieksector en met gemeenten.

Voor ondernemers die de transitie nog niet kunnen maken, is een breed pakket aan overgangsregelingen beschikbaar. Ook vrijstellingen en ontheffingen zijn afgesproken. De gemeenten hebben ook de mogelijkheid om maatwerk te bieden in de vorm van een hardheidsclausule. Om kleine ondernemers te helpen met de overstap, krijgen zij een hoger subsidiepercentage onder de subsidie voor emissieloze bedrijfsauto's dan grote ondernemingen. Tot slot hoop ik dat het de Kamer plezier doet wij uiteindelijk een oplossing hebben gevonden voor het vraagstuk rond het rijbewijs B en C — ik heb de Kamer daar eerder vandaag een brief over gestuurd — zodat dat, heel kort gezegd, voortgezet kan worden.

Voor de rest werd er vaak gerefereerd aan het hoofdlijnenakkoord. U zult begrijpen dat ik daar niet op inga. Dat is ter uitwerking aan het komende kabinet en mijn opvolger.

Ik heb nog meer vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, maar eerst de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik ben verrast, want ik heb die brief nog niet gezien. Ik heb een zeer drukke dag gehad. Kan de minister iets meer vertellen over de oplossing die hij heeft gevonden? Ik ben daar natuurlijk heel blij mee. Als hij de ruimte wil nemen om daar iets meer over te vertellen, heel erg graag.

Minister Harbers:

Jazeker. Ik ben er echt verheugd over dat het overleg met de Europese Commissie, met betreffende het directoraat-generaal, de afgelopen maanden heeft opgeleverd dat nog mogelijk blijft om de gedoogconstructie die we hadden voort te zetten, onder de aankondiging dat we met een AMvB gaan komen die al vooruitloopt op de volgende rijbewijsrichtlijn die over een paar jaar van kracht moet worden. We hebben met zo veel woorden vastgesteld dat de Europese Commissie zegt: het loopt op vooruit op beleid dat er nog moet komen, dus we zullen daar niet voor gaan liggen. Dat is vervolgens reden geweest voor het Openbaar Ministerie om alsnog in te stemmen met het voortzetten van de gedoogconstructie die anders per 1 juli aanstaande zou aflopen. Dat is wat we gaan doen.

De heer Heutink (PVV):

Dit is echt prachtig nieuws. Dank ook aan de minister. Ik denk dat dit goed is voor alle ondernemers die anders in de problemen waren gekomen. Het is echt top.

Minister Harbers:

Het is een uitvoerige brief met alle details, criteria en alles. Die is, zo ben ik geïnformeerd, eerder op de dag naar de Kamer gestuurd.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik wil daar ook heel graag even op inhaken. Dit is echt heel goed nieuws. Hier hebben heel veel mensen op zitten wachten en ik zie hoe hard er gewerkt is om dit voor elkaar te krijgen. Als ik het goed begrijp, is het dus nu verlenging van de gedoogsituatie en daarna permanent realiseren waarmee het probleem echt van tafel is.

Minister Harbers:

Ja, dat klopt. De gedoogsituatie wordt voor een jaar verlengd, omdat de verwachting is dat we tien tot twaalf maanden nodig hebben, ook natuurlijk vanwege de voorhang bij de Kamer, om die AMvB van kracht te laten zijn.

Mevrouw Veltman (VVD):

Heel kort. Een dik compliment dat dit in de laatste dagen voor u vertrekt als minister gelukt is. Hartelijk dank.

Minister Harbers:

Dank daarvoor. Van hieraf geef ik dat ook door aan de ambtenaren die daar echt heel hard aan hebben gewerkt in de afgelopen maanden. We hebben daar ook goede overleggen over kunnen voeren met de Europese Commissie. Dank u. Ik word er haast emotioneel van. Nee hoor, maar het is echt heel mooi nieuws.

Er zijn ook een paar vragen gesteld over de Westerschelde-tolunnel, nog wel toltunnel. De heer Van Kent vroeg mij

om dat aan de inwoners van Zeeland nogmaals te verzekeren. We hebben met de provincie Zeeland afspraken gemaakt over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel voor personenauto's en motoren per 1 januari aanstaande. De provincie Zeeland werkt dat nu uit. Die is daar het bevoegd gezag voor, want de tunnel valt onder hun jurisdictie. Die geeft daar uitvoering aan via de N.V. Westerscheldetunnel. Ik heb geen enkel signaal dat dat niet zo lukken. Het Rijk heeft gewoon de gelden klaarstaan om over te hevelen naar Zeeland, want wij betalen daar uiteindelijk vanuit de rijksbegroting voor. Ik verheug me er ook op om straks als ambteloos burger te aanschouwen hoe je daar vanaf 1 januari gratis doorheen kunt.

In het debat kwam ook een van die andere kosten van auto's een beetje langs, namelijk de aanschaf van een nieuwe auto. Er werd bijvoorbeeld gerefereerd aan de gestegen kosten van de Volkswagen Golf. Ik meen dat de heer Eerdmans die noemde. Er zijn natuurlijk wel vele redenen voor die prijsstijgingen. Ook daar kun je niet één etiket op plakken. In de afgelopen vijftien jaar zijn kleine auto's, in het A-segment en B-segment, inderdaad duurder geworden. Dat komt door een toename van de kale autoprijs. Daarnaast zijn auto's in het A-segment en B-segment stapje voor stapje telkens wat groter geworden, hebben ze meer motorvermogen gekregen en zijn ze ook zwaarder geworden. Dat zijn gewoon ontwikkelingen in de automotivebranche die de prijs opdrijven. Daarnaast worden auto's in alle categorieën slimmer, veiliger en schoner. Waar vroeger de kleinere auto's en middenklassenauto's geen airco, en geen airbags en allerlei andere veiligheidssystemen hadden, zijn die inmiddels standaard voor auto's in elke categorie. Het is niet op voorhand duidelijk of die systemen de kale prijs van nieuwe auto's ook nog veel opdrijven. Hier laten we momenteel wel onderzoek naar doen. Daarnaast zie je dat als het gaat om de ontwikkeling van motoren ook hogere emissie-eisen een prijsopdrijvend effect hebben gehad. Er zijn dus ook autonome factoren, ook buiten de macht van de overheid, die de aanschafprijs hebben verhoogd.

Daarnaast is er natuurlijk het vraagstuk van de aanschaf van elektrische auto's. De heer Pierik vroeg met name aandacht voor dat mogelijk maken voor lage en middeninkomens. Ik ben het met hem eens dat ook de lage en middeninkomens de mogelijkheid moeten krijgen om een elektrische auto aan te schaffen. Hierop is het beleid de afgelopen jaren ook in toenemende mate gericht. We hebben nu nog de subsidieregeling voor elektrische auto's. Die is er zowel voor nieuwe auto's als voor occasions tot een oorspronkelijke cataloguswaarde van €45.000 en dus niet meer voor de dure auto's daarboven. Het grote vraagstuk is natuurlijk het op gang brengen van de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. Fasegewijs lukt dat nu ook, waardoor de prijs van occasions, elektrische auto's, daalt. Dat komt vooral doordat er exemplaren vrijkomen uit de leasemarkt. Ook wordt er momenteel gewerkt aan een voorstel voor het Social Climate Fund van de Europese Unie voor mensen in lagere-inkomensgroepen met autoafhankelijkheid. De besluitvorming over mogelijk aanvullende stimulering vanaf 2025, maar ook de invulling van zo'n Social Climate Fund is aan het volgende kabinet.

De heer De Hoop richtte het vizier meer op de alternatieven voor autogebruik. Het zal hem bekend zijn dat we vanuit de in ontwikkeling zijnde Mobiliteitsvisie ook kijken naar de bereikbaarheid van voorzieningen bijvoorbeeld. Soms kan behoud van voorzieningen of het goed lokaliseren van

voorzieningen nog meer doen voor de bereikbaarheid dan een mobiliteitsingreep. Met de in ontwikkeling zijnde bereikbaarheidsdoelen willen we hier ook beter op sturen. Zoals ook eerder in Kamerdebatten aangegeven is, houden we het niet meer alleen de verantwoordelijkheid van IenW, maar ook meer van andere departementen om veel meer in de ruimtelijke spreiding van voorzieningen rekening te houden met de mobiliteitseffecten. Daarin heeft namelijk iedereen zijn eigen verantwoordelijkheid.

Waar het gaat om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer verwijs ik kortheidshalve naar de middelen die vorig jaar als gevolg van ingrijpen van de Kamer — laat ik het zo maar zeggen — beschikbaar zijn gekomen om het voorzieningenniveau in het openbaar vervoer op peil te houden en prijsstijgingen tegen te gaan. Er wordt hard gewerkt om invulling te geven aan de impuls voor het openbaar vervoer. In ieder geval voor dit jaar is openbaar vervoer, het streekvervoer, structureel geregeld en spoorvervoer voor dit jaar. Zo dat voortgezet moet worden, ligt daar nog een opgave voor het komende kabinet.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank voor de beantwoording. Als het gaat om elektrische auto's helpt het natuurlijk ook niet dat de Europese Unie van plan is om bijna 50% extra taks te gaan heffen op goedkope Chinese elektrische auto's. Ik vroeg me af hoe de minister daar dan tegen aankijkt.

Minister Harbers:

Ik snap waar het vandaan komt, maar ik denk wel dat het op zichzelf vanuit een goede basishouding komt. Je wilt namelijk ook voorkomen dat we in Europa te afhankelijk worden van, zoals in dit geval, Chinese import. In dit geval gaat het om elektrische auto's, maar het geldt voor zoveel meer producten. Dezelfde zorg leeft bijvoorbeeld ook in de Verenigde Staten, zeker als deze producten tot stand komen door wat ik maar even marktbederf noem, namelijk forse subsidies vanuit de staat of daaraan gelieerde partijen op de productie van die auto's uit China. Wat de Europese Commissie voorheeft, is niet meer dan het corrigeren voor de oneigenlijke subsidiering door de overheid van de productie van die auto's.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank voor het antwoord. Je zou inderdaad "oneigenlijke subsidiering" kunnen zeggen. Je zou ook kunnen zeggen dat het mooi is dat de Chinese staat blijkbaar zo dom is om extra goedkoop auto's te leveren aan de Europese Unie. Ik zie het toch vooral — ik wil dat toch nogmaals aan de minister vragen — meer als een manier waarop de Duitsers en de Fransen via de Europese Unie hun auto-industrie proberen te beschermen. Dat is natuurlijk niet in ons belang. Is dit niet iets waar deze minister zich in de Europese Unie hard voor zou moeten maken, ook omdat we hier een debat hebben over de betaalbaarheid van het vervoer? Moet hij daar niet zeggen: "Nee, nee, wij willen niet zo'n hoge taks op die auto's. Wij willen graag goedkope auto's."

Minister Harbers:

Ik denk dat er op de langere termijn ook een prijs hangt aan het te veel afhankelijk zijn van een land als China voor wat betreft de beschikbaarheid van betaalbare elektrische auto's.

Ik denk dat er daarnaast vooral een opdracht ligt bij de Europese auto-industrie om ervoor te zorgen dat die betaalbare modellen worden geproduceerd voor de Europese markt, ook op weg naar het jaar 2035 waarin dat de norm wordt. Ik denk dat we ons over een aantal jaar nog wel achter de oren krabben als we ons helemaal afhankelijk zouden hebben gemaakt van onder de kostprijs gefabriceerde auto's uit China.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dit begrijp ik echt niet. Hoe je 't ook wendt of keert, Nederland, maar natuurlijk ook de Europese Unie is voor die elektrische auto's afhankelijk van het buitenland. Het zijn vooral Amerikaanse bedrijven die ze maken, bijvoorbeeld Tesla. De Chinezen maken ze natuurlijk ook. We zijn dus afhankelijk. Nu we goedkope auto's uit het buitenland kunnen krijgen — ze komen sowieso uit het buitenland, van buiten Europa — zou je toch denken dat we daar blij mee zijn? Maar nu zegt deze minister dat we dat maar niet moeten doen. Ik begrijp het oprecht niet. Vanwaar nou die angst voor goedkope ... Zoals u weet, zitten wij niet in die klimaattransitie. Maar als je dat dan al wil, zou je toch blij moeten zijn met goedkope auto's?

Minister Harbers:

Dat gaat uit van de veronderstelling dat het dan dus altijd goedkoop blijft op het moment dat je je daarvan afhankelijk hebt gemaakt. Ik denk dat je op de lange termijn daar een prijs voor betaalt. Om die reden steun ik deze ontwikkeling van de Europese Commissie. Het is overigens een voornemen, dat nog verder uitgewerkt wordt. Op het moment dat het zover is, komt het via de geëigende kanalen ook naar de Kamer. Dan is er nog alle gelegenheid om het voorstel in detail te bediscussiëren.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder.

Minister Harbers:

Ik ben bij de vraag van mevrouw Veltman over het laden van auto's, de wens voor prijstransparantie en het meenemen van dynamische prijzen bij slim laden. Prijstransparantie van laden is van groot belang voor de adoptie en het omarmen van elektrisch rijden. Daarvoor moet het in ieder geval aan de relevante regelgeving voldoen. Dat is sowieso de ondergrens. Daarom heeft de toenmalig staatssecretaris van IenW de laadpaalexploitanten en laaddienstverleners per brief opgeroepen om een grotere verantwoordelijkheid voor prijstransparantie te nemen. In het vervolg daarop heb ik vorige week de Kamer geïnformeerd over het Actieplan prijstransparantie. Daarin komen partijen overeen om het beoogde prijstransparantieniveau en de termijn te bepalen. In diezelfde brief is ook opgenomen hoe slim laden de komende jaren geïmplementeerd gaat worden met als doel 60% slimme laadsessies in 2025. Dynamisch laden wordt steeds vaker toegepast. Dat levert ook daar aanzienlijke voordelen op. Voor bredere toepassing zijn diverse acties in gang gezet binnen zowel het actieplan Prijstransparantie als het programma Slim Laden voor Iedereen.

Er werd een aantal keer gerefereerd aan het plan Betalen naar gebruik, in de volksmond ook wel "rekeningrijden" genoemd. Zoals u weet, heeft het kabinet niet de fase

bereikt dat daar een voorstel voor werd gemaakt. Na de val van het kabinet vorig jaar hebben wij onze inspanningen op dat gebied gestaakt, ook omdat het controversieel werd verklaard door de Kamer. Wat wij wel weten is dat er dus niet een voorstel is om op te reflecteren, laat staan dat we de precieze effecten daarvan weten. Want wij hebben nooit meer een voorstel gemaakt. Nadat de heer Pierik had gezegd dat het definitief van tafel moest, vroeg hij nog wel hoe het dan met de regio zit. Daarop kan ik antwoorden dat uit de onderzoeken die we wel hebben laten doen, en die we vorig jaar naar de Kamer hebben gestuurd, bleek dat niet te verwachten is dat bij invoering van Betalen naar gebruik een lastenverschuiving zou optreden van automobilisten in stedelijk gebied naar automobilisten in landelijk gebied. Maar ik zeg er gelijk bij dat dat ook sterk afhangt van de wijze waarop je deze maatregel zou uitvoeren. Maar dat hebben we dus niet meer gedaan als kabinet. Hierna is het aan het volgende kabinet om daar wel of niet iets mee te doen.

De heer Pierik vroeg ook nog aandacht voor huishoudens met een laag inkomen of middeninkomen met het oog op het maken van de transitie. Ik ben het met u eens dat lage inkomens en middeninkomens moeilijker meekomen in de transitie naar duurzame mobiliteit. Dat hebben we natuurlijk ook al eerder gezien, ook in het debat over vervoersarmoede dat u met de staatssecretaris heeft gevoerd. Ons streven is dat elektrisch rijden voor iedereen aantrekkelijk is en betaalbaar wordt, ook voor mensen met een gemiddelde of kleinere portemonnee. Maar bij al dit soort ontwikkelingen, ook in de afgelopen ruim honderd jaar fossiel rijden, zie je wel dat nieuwe innovaties in auto's eigenlijk altijd via de nieuwe en dure auto's binnenkomen op de markt. Die start is nu geweest. We hebben als kabinet ook al afscheid genomen van het subsidiëren van de dure auto's. Nu moeten we zorgen dat voor de volgende groepen de elektrische auto's betaalbaar zijn. We verwachten dat voor een steeds breder publiek steeds meer elektrische auto's op de markt komen, al dan niet via de leasemarkt, die voordeliger zijn geprijsd en dat ook de tweedehandsmarkt van betaalbare modellen groeit. Dat is echt noodzakelijk om ook die adoptie goed op gang te krijgen. Daarbij geldt ook nog dat 2035 natuurlijk niet zomaar een arbitrair plan van de Europese Unie is. Dat gaat uit van het feit dat, als je dat doel stelt, ook voor de Europese auto-industrie, dat doel er mede toe leidt dat de grote fabrikanten en ook de kleinere op dat moment ook de betaalbare auto's beschikbaar hebben.

Los daarvan verwacht eigenlijk iedereen — dat hoor je als je je oor te luisteren legt in de auto-industrie — dat ergens tussen 2025 en 2030 het break-evenpoint tussen fossiel en elektrisch wordt bereikt, zeker als je alle kosten van de auto meerekent, dus niet alleen de aanschafkosten maar bijvoorbeeld ook de kosten voor onderhoud, die bij elektrische auto's echt fundamenteel anders zijn. Een fossiele auto heeft 700 beweegbare delen en een elektrische auto 150. Dat hele onderhoud gaat in de toekomst natuurlijk ook meetellen. Dat zal aanzienlijk goedkoper zijn dan nu bij een fossiele auto. Maar daarmee begin ik aan een soort bredere uitwijding. Ik denk dus dat dit een goed moment om het woord over te geven aan de staatssecretaris voor de vragen die op fiscaal terrein gesteld zijn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat lijkt me een goed plan. Dank u wel, minister. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Rij**:

Voorzitter, dank. Na deze aanmoediging van collega Harbers om beknopt te zijn over de fiscaliteit, zal ik daar een poging toe doen. Er zijn vragen gesteld over de brandstofaccijnzen. Er zijn ook vragen gesteld over de motorrijtuigenbelasting. Er zijn ook vragen gesteld over met name hybride auto's. Uiteindelijk zijn er ook nog vragen gesteld over de bpm en de parallelimport. Ik wil die onderwerpen een-voor-een behandelen.

Eerst de accijnzen. Verschillende sprekers hebben erop gewezen — de heer Van Houwelingen begon ermee — dat we in 2022 inderdaad de situatie van de energiecrisis hebben gehad met de torenhoge inflatie. Toen heeft dit kabinet in de ministerraad van 9 maart meteen het voorstel gedaan om de accijnzen op benzine en diesel tijdelijk te verlagen: voor benzine van 82,37 cent naar 65 cent en voor diesel van 52,85 cent op 51,63 cent. We waren daarin overigens niet het enige land; ook België en Duitsland deden dit. Duitsland deed dat veel korter; België was een week eerder. We zeiden dat we dat tijdelijk zouden doen en dat we het uiteindelijk weer zouden verhogen. Uiteindelijk heeft de eerste verhoging plaatsgevonden op 1 juli 2023. Zoals verschillende sprekers hebben aangehaald, is al bij de Algemene Politieke Beschouwingen vorig jaar, bij de Algemene Financiële Beschouwingen en ook bij de Belastingplan gezegd dat we de tweede verhoging niet voor 2024 doen. De indexatie op deze motorrijtuigenbelasting en deze accijnzen — op alle belastingen vindt een indexatie plaats — heeft wél in 2024 plaatsgevonden. Dat was een hoge indexatie, 9,9%. Dat is eigenlijk het gevolg van de formule voor de indexatie en inflatietabelcorrectie die we hebben in de belastingwetten. We hebben de accijnzen niet verhoogd, maar op zichzelf is die indexatie er wel. Het was aanvankelijk de bedoeling — ik moet het even heel goed zeggen — van het kabinet om de accijnzen te verhogen, maar in dat amendement is gezegd dat niet te doen. Het is natuurlijk aan een volgend kabinet om daar wel of niet iets mee te doen. Ik ga net als collega Harbers niet het hoofdlijnenakkoord en de financiële tabel beoordelen, maar we hebben die wel gelezen. Dat is het wat betreft de ontwikkeling van de brandstofaccijnzen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Het is natuurlijk een politieke keuze geweest bij de Politieke Beschouwingen waar de staatssecretaris van Financiën aan refereert. Die politieke keuze kun je maken. Maar deelt de staatssecretaris met GroenLinks-Partij van de Arbeid dat los van wat je van die accijnzverlaging vindt, het wel een deniverende werking heeft?

Staatssecretaris **Van Rij**:

Dat debat hebben we natuurlijk gevoerd. Op 9 maart 2022 heeft de ministerraad het voorstel gedaan. Bij de Voorjaarsnota van 2023 hebben we het debat in deze Kamer gehad. Toen hebben we in alle objectiviteit gezegd dat het een ruwe maatregel is. Het is geen gerichte koopkrachtmaatregel. Dat debat hebben we toen ook gehad. Tegelijkertijd heeft datzelfde kabinet toen ook heel nadrukkelijk gerichte koopkrachtmaatregelen genomen. Ik verwijs alleen al naar wat collega Carola Schouten, verantwoordelijk voor APP, toen gedaan heeft, naar de vergoeding die iedereen kon

aanvragen met een inkomen tot 120% van het minimuminkomen. Dat was een keuze die snel gemaakt moest worden, net zo goed als de verlaging van het btw-tarief op de energiebelasting die we toen hebben ingevoerd. Dat was ook een enigszins ruwe maatregel. Later in dat jaar hebben we hele gerichte maatregelen genomen met het huishoudplafond. Het klopt. Het was een wat ruwe maatregel. Het was geen maatregel om te nivelleren. Het was ook geen maatregel om te denivelleren. Het was een maatregel in dat totale pakket. Zo moet u het zien.

Voorzitter, dan ga ik met uw welnemen door naar de volgende vraag. Die gaat over het volgende. Dan wil ik toch even, als dat mag, als fiscalist ...

De voorzitter:

Graag wel kort en geen college alstublieft.

Staatssecretaris Van Rij:

Voorzitter, zou u me even de gelegenheid willen geven om te zeggen wat ik wil zeggen? Oké. Er wordt hier over "wegenbelasting" gesproken. De wegenbelasting is in 1994 afgeschaft. De wegenbelasting is in 1926 ingevoerd. Het heet motorrijtuigenbelasting. Voorzitter, dat was heel kort, dacht ik. Ik zou dus willen voorstellen om niet meer over de wegenbelasting te spreken, maar over de motorrijtuigenbelasting. Het kabinet heeft in de Voorjaarsnota maatregelen voorgesteld om de accijnzen en de motorrijtuigenbelasting te verlagen. De korting op de accijns is met één jaar verlengd. Dat is net besproken. Elektrische auto's krijgen tot 2030 een korting in de motorrijtuigenbelasting. Besluitvorming over verdere maatregelen is aan een volgend kabinet.

Voorzitter. Dat geldt eigenlijk ook voor de vraag over de kleine auto's. Dat was een vraag van mevrouw Postma. Zouden we niet met z'n allen kunnen kijken naar verschillende verhoudingen in de motorrijtuigenbelasting en de gewichtsklasse? Het is aan een nieuw kabinet om ook daarover eventueel een besluit te nemen. Het algemene motorrijtuigenbelastingtarief voor benzineauto's, ook de kleinere, is voor het laatst in 2017 met 2,7% verlaagd. Ik wil benadrukken dat het huidige kabinet de tarieven voor de kleine auto's in de motorrijtuigenbelasting niet heeft verhoogd.

Voorzitter. Ik ga graag door naar de volgende vraag. Dat betreft de vraag over de hybride auto's. Die vraag was ook van mevrouw Postma. In de Voorjaarsnota is opgenomen dat er vanaf 2026 een nieuwe beperkte tariefkorting in de motorrijtuigenbelasting voor volledig elektrische auto's komt. Met deze tariefkorting wordt gecorrigeerd voor het technisch meergewicht als gevolg van het accupakket. Voor de plug-inhybrideauto's vervalt de huidige korting na 2025. Ook deze auto's hebben een technisch meergewicht door een klein accupakket. Gegeven de beperkte middelen heeft het kabinet zich gericht op de volledig elektrische auto's, omdat de CO₂-winst van deze auto's het grootst is.

Voorzitter. Dan ga ik naar de parallelimport. Mevrouw Postma vroeg of wij iets weten over de zogenaamde krentenbollenfraude. Ja, daar weten wij heel veel van. Ik zal het even staccato doen. Mevrouw Postma heeft gelijk dat bij import de hoogte van de bpm afhankelijk is van de waarde van het voertuig. Dat levert dus een prikkel om die waarde

zo laag mogelijk te hebben. Dat kan bijvoorbeeld door zelf schade aan de auto toe te brengen. Dat kan een miniem krasje zijn. Je kunt dat ook zeker doen door krassen in cirkeltjes aan te brengen, vandaar dat dat ook wel de krentenbollenfraude wordt genoemd.

Deze praktijk wordt door sommige kantoren zelfs aangemoedigd. Die gaan daar dan vervolgens over procederen. Tijdens een van de werkbezoeken aan Belastingdienst Maastricht, die verantwoordelijk is voor de parallelimport bij de bpm, kregen vier ambtenaren toen ik binnenkwam de gelegenheid om een pitch te doen. Een van hen begon hierover. Toen zei ik: het kan toch niet waar zijn dat drie kantoren hier een verdienmodel van maken. Dat zijn "no cure, no pay"-kantoren. We hebben daarop ingegrepen, uiteraard met goedkeuring van de Tweede en de Eerste Kamer. Dat betrof ook de no cure, no pay bij de WOZ.

We hebben de wet daar dus flink op aangescherpt, zodat dat verdienmodel eigenlijk niet meer aantrekkelijk is. Hoe gaat het in zijn werk? Een burger tekent, vaak zonder te lezen waarvoor. Hij tekent er eigenlijk voor dat zo'n "no cure, no pay"-kantoor tot en met het gerechtshof kan doorprocederen. Vervolgens kan het een groot deel van de procesvergoeding in eigen zak steken. Die procesvergoeding komt nu gewoon bij de belastingplichtige terecht en is verminderd. Daarnaast is het ook verplicht geworden om de auto voor controle te tonen bij Domeinen Roerende Zaken. Er is ook geregeld dat slechts 31% van de schadekosten mag worden aangemerkt als waardevermindering. Daarnaast gaat de Belastingdienst meer subjectgericht toezicht houden, dus met controle op het niveau van de grotere importeur in plaats van per voertuig. We gaan in het kentekenregister transparant maken of er gebruik is gemaakt van een taxatierapport en het bpm-proces wordt de komende jaren gedigitaliseerd. Ik verwacht uw Kamer hierover op zeer korte termijn per brief te informeren.

De voorzitter:

Mevrouw Postma heeft daar nog een vraag of opmerking over.

Mevrouw Postma (NSC):

Ik ben blij dat dit voortvarend wordt aangepakt en dat dit sowieso gezien wordt. Ik kijk ook uit naar de brief. Ik ben benieuwd of de minister of het kabinet het idee heeft dat het met de maatregelen die er nu zijn, eigenlijk wel gedaan is met deze vorm van fraude.

Staatssecretaris Van Rij:

Daar komen we in de brief op terug. Dat is, denk ik, nog te vroeg. Dit is een actie van dit kabinet. Dat is dus eigenlijk in gang gezet na die werkbezoeken. Die wetgeving dateert nog maar van 1 januari jongstleden. Het kostte ook nog wel enige tijd — dat geldt ook voor die digitalisering — maar we zijn duidelijk op de goede weg. We zien een enorme afname van de no cure, no pay bij de WOZ-waardes. Maar op dit punt zou ik vragen of mevrouw Postma een beetje geduld wil betrachten. Dan komen wij daar in de brief op terug.

Mevrouw Postma (NSC):

Daar ben ik niet goed in, maar ik zal mijn best doen om geduld te betrachten. Dan had ik nog één vraag: kan er in die brief ook een inschatting worden gegeven van hoeveel dit oplevert voor de staatskas? Dat vind ik altijd interessant. Dan kunnen we namelijk kijken of we dat op een andere manier kunnen inzetten, bijvoorbeeld door het verlagen van de mrb-klasse, waar we het net over hadden.

Staatssecretaris Van Rij:

In de brief zullen we er zo uitgebreid mogelijk op ingaan. Zoals ik al gezegd heb, is dit ook iets wat je over een aantal jaren moet zien. We zullen opnemen wat dat bij benadering oplevert aan extra opbrengsten. Of eigenlijk zou je moeten zeggen: gedeerd inkomen dat we nu als Staat wél krijgen.

Voorzitter. Met uw goedvinden ga ik door naar de vraag van mevrouw Veltman. Die ging over de reiskostenvergoeding. Dan moet ik echt even op mijn spiekbrieftje kijken. Die reiskostenvergoeding, dus wat werkgevers per zakelijke kilometer onbelast mogen vergoeden, is van €0,19 naar €0,23 gegaan. 89% van de werkgevers biedt een variant op die reiskostenvergoeding aan. Het meest gebruikelijke is een kilometervergoeding voor gebruik van een privéauto. 55% van de werkgevers biedt dat aan. 60% van de werknemers die een kilometervergoeding ontvangen, krijgt het maximaal gericht vrijgestelde bedrag. Toen we het onderzoek deden, was dat nog €0,19. We hebben het namelijk pas recent in twee stapjes naar €0,23 verhoogd. Er ligt overigens ook een evaluatie bij de Kamer. Mijn opvolger zal die ongetwijfeld voortvarend oppakken.

16% van de werknemers ontvangt een lagere kilometervergoeding dan het fiscaal maximum, en 14% van de werknemers ontvangt een hogere vergoeding dan het fiscale maximum. Werkgevers zijn wettelijk namelijk niet verplicht om het fiscale maximum, dat momenteel €0,23 is, zoals gezegd, ook daadwerkelijk te vergoeden. Als een werkgever ervoor kiest om een lagere vergoeding te geven, is het nog steeds mogelijk om tot het maximum uit te keren, via een salderingsregeling of via het uitruilen van arbeidsvoorwaarden. Daar zijn ook verschillende cao's voor, waarin dat geregeld is, onder meer in de cao van het Rijk. Daar wil men het fietsen stimuleren; dan krijg je €0,30, en als je met de auto gaat €0,09. Als je dan wat ruimte overhoudt in die berekening, dan word je alsnog vergoed voor die hogere fietsvergoeding. Je ziet zelfs dat die onbelaste reiskostenvergoeding gebruikt wordt om ingeruild te worden, bijvoorbeeld voor een eindejaarsuitkering, die normaal gesproken bruto belast is. Maar als je het niet gebruikte deel van de onbelaste reiskostenvergoeding daarvoor gebruikt, dan krijg je in plaats van een bruto-eindejaarsuitkering voor dat deel een netto-eindejaarsuitkering.

Voorzitter, het is een heel verhaal. Ik hoop dat het allemaal netjes wordt vastgelegd; daar ga ik vanuit. Daar zal ongetwijfeld nog wel verder op worden teruggekomen.

Voorzitter. De laatste vraag is van mevrouw Postma. Wordt het gesprek aangegaan over de kosten van autobezitters met de provincie? Daar kan ik heel kort en goed over zijn. De provincie heeft geen eigen belastinggebied; zij heeft alleen de opcenten. De opcenten op de motorrijtuigenbelasting vallen onder de algemene middelen. Er is geen relatie met verkeers- en vervoersbeleid bij de provincie. Sterker nog: toen we als kabinet aan het nadenken waren over het

rekeningrijden, waar we mee gestopt zijn omdat we demissionair werden, waren de provincies terecht zeer gespitt op de vraag wat dat zou betekenen voor de hun opbrengsten. Daar heeft collega Harbers net op gewezen. Zo hebben we het in Nederland nou eenmaal geregeld, grondwettelijk, en ook in het kader van de financiële verhoudingen tussen het Rijk en de provincies.

De voorzitter:

De heer El Abassi heeft al drie interrupties gebruikt. Ik heb nog wel twee vragen openstaan in mijn eigen notities: de vraag van meneer Van Houwelingen over verkeersboetes en de rol van de staatskas daarin, en de vraag van de heer Eerdmans over oldtimers.

Staatssecretaris Van Rij:

Die eerste vraag betreft de verkeersboetes. Daar gaat noch de staatssecretaris, noch deze minister over. Daar gaat de minister van Justitie over. Dus ik zou die vraag ook doorverwijzen naar de minister van Justitie en Veiligheid. Het zou ongepast zijn om daar nu allerlei uitspraken over te doen.

Voorzitter, ik ben ontzettend blij dat u mij helpt te herinneren aan de vraag van de heer Eerdmans, want ik vond die vraag zo charmant. Ik ken de heer Eerdmans ook. Hij is op dat punt gewoon ongelofelijk consequent, met zijn pleidooi voor de oldtimers. Ik moet heel eerlijk het volgende zeggen. Laatst was ik met mijn echtgenote in Friesland. Toen reden we daar bij Hindeloopen, langs de dijk — voorzitter, u weet het. Het was op een zondagochtend, en er kwamen allemaal van die oldtimers langs. Toen had ik als staatssecretaris van Financiën even een zwak moment. Ik dacht: eigenlijk heeft de heer Eerdmans wel gelijk. Maar toen deed ik het raampje open, en het riekte een beetje. En toen dacht ik: nou ja, misschien toch maar geen vrijstelling.

Voorzitter, dank.

De voorzitter:

Dank u wel voor de beantwoording. We gaan over naar de tweede termijn. Heeft de heer El Abassi een bijdrage daarvoor?

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank. Ik heb een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de motorrijtuigenbelasting, exclusief opcenten, met ongeveer 10% gestegen is;

overwegende dat de jaarlijkse verhoging van motorrijtuigenbelasting een enorme exponentiële druk is op de portemonnee van de Nederlandse automobilist;

verzoekt de regering de motorrijtuigenbelasting te bevriezen voor vier jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 83 (32800).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 270.000 huishoudens kampen met ver-
voersarmoede;

overwegende dat de autokosten op meerdere manieren
exponentieel gestegen zijn en naar verwachting zullen blij-
ven stijgen;

verzoekt de regering om een plan op te stellen om de
torenhoge kosten voor de autobezitter met spoed te verla-
gen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 84 (32800).

De heer El Abassi (DENK):

En mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland in de top vijf landen wereld-
wijd staat met de hoogste benzineprijzen;

constaterende dat van elke euro benzine er ongeveer €0,55
de staatskas in gaat;

overwegende dat in het hoofdlijnenakkoord van de forme-
rende partijen is voorgenomen om de accijns op brandstof
vanaf 2026 verder te verhogen;

spreekt uit om de opgenomen accijnsverhoging vanaf 2026
terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 85 (32800).

De heer Heutink (PVV):

Wij werden net in het debat met DENK beschuldigd van het
doen van loze beloftes en noem maar op. Maar DENK dient
hier nu de ene na de andere gratisbiermotie in. Mijn vraag
aan DENK is heel simpel: hoe denkt de heer El Abassi al
deze moties te gaan betalen?

De heer El Abassi (DENK):

Dit is echt ... Nou, ik ga de vraag toch proberen te beant-
woorden. Ik ben volgens mij het verkiezingsprogramma
van de PVV aan het voorlezen met mijn moties. Maar ik zal
de vraag toch proberen te beantwoorden. Ik zou willen dat
ik op dit moment aan de kant van de PVV zat en zelf een
hoofdlijnenakkoord mocht opstellen. Maar zoals de PVV,
in dit geval de heer Heutink, wel zal weten, gaat het allemaal
om politieke keuzes. Wie wil je belasten? In dit geval zou ik
de heer Heutink willen zeggen: niet de zwakkeren. Ga ervoor
zorgen dat topbedrijven als Shell en Unilever, bedrijven die
op dit moment 0% of heel weinig belasting betalen, belast
worden. Ga ervoor zorgen dat die bedrijven belast worden,
in plaats van de armoedige autobezitters nog zwaarder
belasten dan nu al het geval is. Dat is mijn antwoord richting
de heer Heutink.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de volgende spreker,
mevrouw Postma.

Mevrouw Postma (NSC):

Dank, voorzitter, en dank voor dit debat. Het voelt een beetje
raar om met elkaar of met het kabinet te discussiëren terwijl
dat kabinet in demissionaire status is. Het kabinet zei het
al: hier gaat het volgende kabinet over. Dat is ook zo. Ik heb
namens NSC een aantal punten naar voren gebracht die
wij belangrijk vinden, zoals kijken of we de mrb, de motor-
rijtuigenbelasting, voor de kleinere auto wat meer naar
beneden kunnen krijgen. Maar dat is aan het volgende
kabinet. Dat werd terecht gezegd. Ik zal dus verder geen
motie of wat dan ook indienen.

Ik ben wel ontzettend blij dat er zo goed naar de "krenten-
bollen" — ik had niet verwacht dit woord ooit te kunnen
gebruiken in een autodebat — gekeken wordt. We kijken
uit naar de brief die daarover komt, ook als het gaat om de
besparing en geen verlies meer hebben wat betreft inkom-
stenderving. We willen zien en weten hoeveel dat is. Harte-
lijk dank dus aan beide heren en aan mijn collega-Kamerle-
den.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik heb geen moties meegebracht. Nu is mij ter
ore gekomen dat de staatssecretaris van Financiën al
afscheid heeft genomen. Maar ik wil dat moment toch ook
even gebruiken voor de minister. Volgens mij is dit namelijk
zijn laatste debat in deze plenaire zaal. Hij heeft volgende
week wel nog een debat over de jaarverslagen. O, ik hoor
dat de minister morgen weer mag! Dan wordt het morgen.
Ik wilde hem in ieder geval alle goeds wensen. Dit is dan
wellicht wel het laatste debat dat ik met hem voer. Dat heb

ik met veel plezier gedaan in de tijd dat we dat samen mochten doen. Maar ondanks dat ik het jammer vind dat de minister ermee stopt, ben ik ook wel een beetje blij. Ik kan natuurlijk niet wachten totdat er een PVV-minister op zijn stoel zit. Dat moeten we toch ook even gezegd hebben. Maar alle goeds voor de minister.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Van Kent voor zijn tweede termijn.

De heer Van Kent (SP):

Voorzitter. Ik ken de PVV niet anders dan dat ze moties indienen zonder enige financiële dekking. Dat hebben ze jarenlang gedaan en dan zijn ze één dag aan het onderhandelen met andere partijen en dan vallen ze hun collega's aan, omdat er voorstellen zouden worden gedaan zonder financiële dekking.

De voorzitter:

Ik kan u verzekeren dat het iets meer dan één dag was.

De heer Van Kent (SP):

Het kabinet zit er nog niet en wat dat betreft ... Maar goed ... Geloofwaardigheid is ook een ding!

Voorzitter. Een motie die geen financiële dekking nodig heeft.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

spreekt uit dat er geen vorm van rekeningrijden moet worden ingevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Kent.

Zij krijgt nr. 86 (32800).

De heer Van Kent (SP):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Eerdmans.

De heer Eerdmans (JA21):

Voorzitter. De staatssecretaris genoot in Hindeloopen van oldtimers. Maar ik doe dat ook. Ik heb er altijd in gereden. Altijd? Ik heb in een MGB gereden in het Leuvenumse Bos bij Uddel, Garderen. Fantastisch om daar bij kasteel Staverden in zo'n wagen te zitten en om daar naar al die auto's te kijken. Ik vond het ook altijd zo heerlijk ruiken. Ik deed mijn raampje dan extra ver omlaag, althans als ik überhaupt

een raampje had. Het was fantastisch, want het is een heel aparte beleving. Dus ja, die passie deel ik met de staatssecretaris. En ik denk dat het ook veel Nederlanders aan het hart zou gaan als er helemaal geen oldtimers meer op de weg te zien zouden zijn. Daarom heb ik een voorstel om dat mogelijk te maken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in Nederland auto's pas zijn vrijgesteld van bpm als deze 40 jaar oud zijn;

constaterende dat in Duitsland deze grens op 30 jaar ligt en elk jaar mee opschuift;

overwegende dat oldtimers hobbyauto's betreffen waar gemiddeld minder dan 1.200 kilometer per jaar mee wordt gereden en de negatieve effecten op het milieu minimaal zijn;

verzoekt de regering benzineauto's ouder dan 30 jaar een klassiekerstatus te geven en deze 30 jaargrens ieder jaar op te schuiven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Eerdmans.

Zij krijgt nr. 87 (32800).

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun beantwoording, en ook de ondersteuning en het ministerie.

Ik hoop dat wij als Kamercommissie mobiliteit de komende periode als een breed vraagstuk gaan behandelen. Ik merk eerlijk gezegd dat dat vandaag nog niet echt heel erg goed gebeurd is. Ik vind dat de nadruk heel erg op autobezit en -gebruik wordt gelegd, terwijl je volgens mij redelijkerwijs kunt stellen dat degene die vervuult, daar ook voor moet betalen.

Er wordt al heel lang gediscussieerd over betalen naar gebruik en ik vind echt dat we daar met elkaar nog steeds voor moeten kiezen. Het is natuurlijk heel redelijk om daarbij te kijken naar de impact op de regio. De minister heeft daarover gezegd dat uit onderzoek blijkt dat dat toch enigszins mee lijkt te vallen. En dat geldt ook voor accijnsverlaging. Het zijn dus twee dingen waarvan ik denk: laten we nu gerichte maatregelen nemen met elkaar. Dus betalen naar gebruik en geen accijnsverlaging, want dat werkt heel denivellerend. Ik weet dat ik in dit debat van vandaag een beetje de vreemde eend in de bijt bent, maar ik zou de

andere partijen toch echt willen oproepen om daar met elkaar breder naar te kijken.

Nog één opmerking over Hindeloopen. Ik ben blij dat de staatsecretaris dat noemde. Hielpen is een van de mooiste plaatsen in Súdwest-Fryslân. Mijn voormalige collega Johan Langbroek is vorige maand overleden. Hij was raadslid in de gemeente Súdwest-Fryslân voor de Partij van de Arbeid en hij zei altijd: het is de haadstêd van Súdwest-Fryslân. Ik denk dat hij heel gelukkig zou zijn geweest als hij had geweten dat dat hier in de plenaire zaal even genoemd zou worden.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het is dan ook een dertigledendebat over de hogere kosten voor autobezitters. Ik denk dat de meeste mensen zich op zich wel goed aan de titel van het debat gehouden hebben, maar dat terzijde.

Ik geef graag het woord aan mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik wil ook graag de bewindspersonen bedanken voor de beantwoording tijdens dit debat en de collega's voor het levendige debat. Hartelijk dank daarvoor!

Ik ben blij dat er nog even is ingegaan op de mogelijkheden die er zijn om toe te werken naar betaalbaarheid voor elektrisch rijden. De minister heeft aangegeven hoe er is ingezet op slim laden en transparantie van prijzen voor elektrische voertuigen. Er is nog veel werk aan de winkel. Dat is belangrijk. Daar blijven we bovenop zitten. Daarnaast hebben we al eens gezegd dat we de fossiele rijders niet in de wielen willen rijden.

Tot slot. Ik heb al gezegd ik het fantastisch vind dat het gelukt is met rijbewijs B. Ik ben daar erg over in mijn nopjes. De minister is dat volgens mij ook. Daarmee wil ik dit besluiten.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn verder geen sprekers meer in deze termijn. Ik wil graag vragen hoeveel tijd de minister en de staatssecretaris nodig hebben om hun oordeel over de ingediende moties te kunnen geven, en eventuele andere reacties. We schorsen de vergadering voor twee minuten.

De vergadering wordt van 18.17 uur tot 18.19 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord graag aan de minister.

Minister Harbers:

Dank aan de leden van de Kamer. Dank aan de heer Heutink voor de vriendelijke woorden. Het is ook echt wel leuk om het een-na-laatste debat over de auto te houden. Morgen gaat het nog over luchtvaart. Alle highlights komen dus weer even langs. Naar aanleiding van het debat over de Chinese auto's ben ik erover geïnformeerd dat we — ik zou

haast zeggen: vanzelfsprekend — onderzoek laten doen naar de impact van zo'n voorgenomen heffing op de kosten en beschikbaarheid van elektrische auto's. Dat onderzoek is in september beschikbaar dus kan te zijner tijd betrokken worden bij de beoordeling van het Europese voornemen.

De moties op stukken nrs. 83 en 87 zal de staatssecretaris appreciëren.

De motie op stuk nr. 84 is in haar aard nogal ruig. We hebben geprobeerd in dit debat wat meer precisie aan te brengen wat betreft de kosten van auto's, maar mede vanwege de ongedektheid ontraad ik die motie.

De moties op stukken nrs. 85 en 86 vragen allebei een uitspraak van de Kamer en zullen we om die reden niet appreciëren.

Dank u wel.

Staatssecretaris Van Rij:

Voorzitter. De heer Heutink dacht dat ik al afscheid had genomen bij het debat over de Voorjaarsnota. Dat dacht ik ook, maar er zijn nog twee debatten geweest. Dit lijkt wel het laatste debat te zijn. En ik denk dat hij refereert aan mijn citaat uit Prediker 3.

De voorzitter:

De heer Heutink is er nog niet helemaal klaar mee, geloof ik.

De heer Heutink (PVV):

Krijgen we dan nu Prediker 4? Wat gaat de staatssecretaris ons vertellen?

Staatssecretaris Van Rij:

Nee, hoor. Ik houd het echt bij Prediker 3. Dat heb ik overigens niet volledig voorgelezen. Maar het is wel een aanrader, voor degenen die daar nog in geïnteresseerd zijn.

De voorzitter:

Maar dat kan ieder in zijn eigen tijd doen, neem ik aan.

Staatssecretaris Van Rij:

Zeker, maar ik werd aangemoedigd door de Voorzitter van de Tweede Kamer om een stichtelijk woord te spreken. Ik heb natuurlijk goed geluisterd naar de Voorzitter en dat heb ik gedaan. Dat was niet omdat ik zelf vond dat ik uit Prediker 3 moest gaan citeren. Het was echt een verzoek van de Voorzitter, de heer Bosma, die een mooie traditie heeft neergezet.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 83 ontraden wij, want die is niet gedekt. Dat is dus ook de argumentatie.

Voorzitter. Ik wil voorstellen om de motie op stuk nr. 87 aan te houden. Dat is echt iets voor een volgend kabinet. Er is augustusbesluitvorming. Dat is mijn voorstel. Als de motie niet aangehouden wordt, ontraden wij haar.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan hebben we het compleet. O, meneer Eerdmans, ik wil nog even weten of u deze motie gaat aanhouden. De heer Eerdmans gaat nog even nadenken. We zullen dat dinsdag wel te weten komen, denk ik.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dan wil ik de minister, de staatssecretaris, de medewerkers en de Kamerleden hartelijk danken voor het ordentelijk verlopen debat. Ik schors tot 19.15 uur.

De vergadering wordt van 18.23 uur tot 19.17 uur geschorst.