

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

### 3502

Vragen van de leden **Schonis** (D66) en Dik-Faber (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Corona jaagt ov-reizigers de deelauto in»* (ingezonden 9 juni 2020).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 juli 2020).

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Corona jaagt ov-reizigers de deelauto in»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Kunt u uiteenzetten hoe u het gebruik van deelauto's op een veilige manier gaat stimuleren?

#### Antwoord 2

Via mijn inzet in het kader van de Green Deal Autodelen II stimuleer ik het gebruik van autodelen. Zie ook mijn antwoorden op vragen 7, 8 en 9. Om veilig gebruik van de deelauto te stimuleren tijdens de coronacrisis heeft de BOVAG, samen met deelautoaanbieders en in afstemming met het Ministerie van IenW, een sectorbreed hygiëneprotocol<sup>2</sup> opgesteld voor de deelauto. De maatregelen uit dit protocol worden door de deelautoaanbieders gecommuniceerd met de gebruikers van de deelauto's zodat zij de deelauto veilig kunnen gebruiken.

#### Vraag 3

Klopt het dat het gebruik van deelauto's in de coronacrisis met 15% is toegenomen en dat deze toename het gevolg is van mensen die het openbaar vervoer (OV) mijden? Zo ja, deelt u de opvatting dat dit een zorgwekkende ontwikkeling is en dat we ervoor moeten zorgen dat mensen niet bang moeten zijn om het OV weer te gaan benutten?

<sup>1</sup> Trouw, 4 juni 2020

<sup>2</sup> <https://www.verkeersnet.nl/wp-content/uploads/2020/05/Protocol-Mobiliteitssector.pdf>

### Antwoord 3

Verschillende aanbieders van deelauto's, waaronder Greenwheels en Snappcar, hebben aangegeven dat het gebruik van de door hen aangeboden deelauto's met meer dan 15 procent is gestegen. Deze bedrijven geven tevens aan dat zij hun klanten niet actief bevragen, maar uit onderzoek<sup>3</sup> van de BOVAG blijkt dat het om een relatief kleine groep mensen gaat die momenteel het OV mijden en gebruik maken van een deelauto (20.000 a 25.000 personen). Ik deel de opvatting dat mensen niet bang moeten zijn om het OV weer te benutten mits ze zich houden aan de afgesproken coronamaatregelen voor het OV.

### Vraag 4

Valt redelijkerwijs te verwachten dat deze toename van automobilititeit gaat zorgen voor meer drukte en files op de wegen? Zo ja, bent u dan bereid een oproep te doen namens de rijksoverheid, waarin mensen duidelijk wordt gemaakt dat het OV veilig is en het gebruik ervan grote congestieproblemen op de wegen zal voorkomen?

### Antwoord 4

Ik verwacht, gezien de relatief geringe omvang van deze vorm van automobilititeit, geen groot effect op de drukte en de files op de wegen.

### Vraag 5

Deelt u de inschatting dat deze ontwikkeling waarschijnlijk gevolgen heeft voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot? Bent u bereid er alles aan te doen om de groep particulieren die is overgestapt naar de auto weer in het OV te krijgen om meer CO<sub>2</sub>-uitstoot te voorkomen?

### Antwoord 5

Gezien de relatief kleine groep die nu voor de deelauto kiest zal het effect op de CO<sub>2</sub> uitstoot naar verwachting gering zijn.

### Vraag 6

Deelt u de analyse van de onderzoekers dat er alleen een stijging waarneembaar is op de particuliere markt? Kunt u uw strategie toelichten bij het benaderen en overtuigen van deze particulieren om weer te kiezen voor het OV?

### Antwoord 6

Wat betreft de stijging op de particuliere markt moet ik afgaan op de analyse van de klantendata van de deelautoaanbieders. Zij stellen dat de stijging zich vooral voordoet bij deelautogebruik door particulieren, niet de zakelijke rijder. Ik zie geen reden hieraan te twijfelen.

Het kabinet heeft besloten om per 1 juli a.s. een verdere opschaling van de bezetting in het OV mogelijk te maken<sup>4</sup>. Zo wordt er voor gezorgd dat er meer mensen met het OV kunnen reizen. Vanaf 1 juli vervalt het advies dat het OV alleen voor noodzakelijke reizen is, iedereen kan dus weer met het OV. Het mondkapje blijft verplicht. Ook blijft het belangrijk drukte te mijden en te spreiden en blijven we vooralsnog zoveel mogelijk thuiswerken.

### Vraag 7

Deelt u de opvatting dat het delen van auto's ervoor kan zorgen dat minder autobezit nodig is en dat initiatieven zoals SnappCar, Buurauto en deelinitiatieven van burgercoöperaties kunnen bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen?

### Antwoord 7

Ja. Zie hiervoor o.a. ook mijn inzet in de GreenDeal autodelen.

<sup>3</sup> Bron BOVAG: <https://mijn.bovag.nl/actueel/nieuws/2020/juni/175-000-ov-reizigers-willen-een-auto-kopen>

<sup>4</sup> Kamerstuk 25 295, nr.428.

Vraag 8

Deelt u de visie dat het belangrijk is om in het beleid van de rijksoverheid consequent in te zetten op de elektrische deelauto?

Antwoord 8

Dit kabinet streeft naar 100 procent zero emissie nieuwverkoop van personenauto's in 2030. Onze inzet binnen de Green Deal Autodelen II en de City Deal elektrische deelmobiliteit in stedelijke gebiedsontwikkeling, is om het proces van elektrificatie van de deelauto te versnellen.

Vraag 9

Bent u bereid te onderzoeken op welke manier het kiezen van elektrische deelauto's gestimuleerd kan worden op platforms zoals SnappCar waar 50.000 auto's beschikbaar worden gesteld?

Antwoord 9

Ik ben bereid om met de sector het gesprek hierover aan te gaan. Dit sluit overigens ook goed aan op mijn inzet in de GreenDeal autodelen II.

Vraag 10

Kunt u nader toelichten waarom het niet mogelijk is om de subsidie voor aanschaf van nieuwe of tweedehands elektrische auto's ook beschikbaar te stellen voor elektrische deelauto's van coöperaties? Op welke manier krijgen coöperaties een stimulans om een elektrische deelauto aan te schaffen?

Antwoord 10

De subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren (SEPP) is, conform de afspraken uit het klimaatakkoord, uitsluitend opgezet voor particulieren (natuurlijke personen). Coöperaties kunnen weliswaar bestaan uit particulieren maar zijn wat betreft de rechtsvorm geen natuurlijk-persoon. Bij SEPP is de natuurlijk persoon het subsidie-object. Daarom ontvangt de particulier ook zelf/persoonlijk de subsidie en niet het autobedrijf of de leasemaatschappij. De uitvoering van de subsidieregeling zou te complex worden om andere doelgroepen hieraan toe te voegen. Particulieren kunnen overigens wel hun via SEPP gesubsidieerde elektrische personenauto's inzetten om te delen via een platform als Snappcar.

Coöperaties hebben net als alle andere natuurlijke personen en rechtsvormen wel een BPM-vrijstelling bij de aanschaf van een elektrische personenauto en zij hebben een vrijstelling op de motorrijtuigenbelasting tot 2025. Indien de coöperatie winst maakt, kunnen zij in 2020 tevens gebruik maken van het fiscale voordeel op elektrische personenauto's via de Milieu investeringsaftrek (MIA).