

31 305	Mobiliteitsbeleid
30 175	Luchtkwaliteit
33 043	Groene economische groei in Nederland (Green Deal)
Nr. 250	VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG Vastgesteld 23 mei 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat hebben op 19 april 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 over de impactanalyse Hernieuwbare Energierichtlijn (Kamerstuk 30 196, nr. 570);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 ter aanbieding van de rapporten "Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving" en "Verzilvering Verdienpotentieel Elektrisch Vervoer" (Kamerstukken 31 305 en 33 043, nr. 237);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 15 december 2017 met het fiche: Mededeling actieplan infrastructuur alternatieve brandstoffen (Kamerstuk 22 112, nr. 2446);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2018 met de reactie op rapport "Smart charging van elektrische voertuigen: institutionele knelpunten en oplossingen" (Kamerstuk 31 305, nr. 238);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 april 2018 over de uitwerking harmonisering milieuzones en differentiatie van parkeertarieven (Kamerstuk 30 175, nr. 289);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2018 met informatie over de opgave in het klimaatakkoord voor de mobiliteitssector (Kamerstuk 32 813, nr. 167);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2018 inzake aanpassing registratie brom- en snorfietzen Euro 2 en 3 (Kamerstukken 30 175 en 33 043, nr. 290).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat,
Diks

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israël

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Sienot en Stoffer,

en mevrouw Van Veldhoven, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.31 uur.

De voorzitter:

Hierbij open ik de vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Een speciaal welkom natuurlijk aan de staatssecretaris, net als aan een nieuwe collega, de heer Stoffer. Van harte welkom bij deze commissie! We hebben vandaag ook nog iets speciaals, namelijk een rapporteur duurzaam wegvervoer, de heer Sienot. Hij krijgt in eerste instantie de gelegenheid om iets te vertellen over zijn bevindingen.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Het is een hele eer om hier te staan met een hele nieuwe pet: rapporteur clean mobility. Verduurzaming van het Europese wegverkeer kan een hele grote bijdrage leveren aan de klimaatdoelen. Ongeveer 25% van de uitstoot komt van het vervoer. Als rapporteur richt ik mij vooral op de voorstellen van de EU voor de reductie van CO₂-emissies van lichte en zware voertuigen, het actieplan infrastructuur alternatieve brandstoffen, het batterij-initiatief en, voor zover ondersteunend aan de milieudoelen, voorstellen zoals het intelligente transportsysteem. De vragen over de documenten die hierover recentelijk zijn gepubliceerd, heb ik in vier punten ingedeeld. Allereerst de elektrische auto's. Ik begreep dat de staatssecretaris net terug is van een werkbezoek aan China. Welkom terug! Ik ben benieuwd naar haar ervaringen daar en wat wij kunnen leren. In de EU is het aanbod van elektrische auto's en trucks echt een hindernis. Wat kan en gaat de staatssecretaris daaraan doen? Wat moet er gebeuren om de kip-eisituatie van vraag en aanbod te doorbreken?

Hoe staat het met het batterij-initiatief in de EU? Kunnen we daarmee echt de concurrentie met China aangaan?

In de EU wordt gesproken over een verordening voor samenwerking op het gebied van btw. De kernvraag daarbij is: wat mag de EU al dan niet over een verlaagd tarief vertellen en wie bepaalt dat? Dit kan ook zijn weerslag hebben op elektrisch aangedreven auto's. Wat is de inzet van de staatssecretaris in dit verband?

Mijn tweede punt gaat over alternatieve brandstoffen en de infrastructuur daarvan. Wat kunnen we leren als het gaat om Duitsland met betrekking tot waterstof? Ze zijn echt een hotspot aan het worden, ze hebben een koploperspositie. Willen wij dat ook en zo ja, wat is daarvoor nodig? Is de laadinfrastructuur die wij in Nederland aan het ontwikkelen zijn ook op enige termijn geschikt voor zware voertuigen? Hoe ziet de staatssecretaris dat?

Het derde punt gaat over voorstellen over CO₂-emissies van auto's en busjes. Allereerst een wat algemenere vraag aan de staatssecretaris. Hoe is de stand van zaken rond de onderhandelingen in Brussel over CO₂-emissies voor auto's en busjes? Met welke landen zijn coalities mogelijk om politiek meer druk te zetten op een strengere bronbeleid? Wat is bijvoorbeeld de positie van Frankrijk in dezen?

Er is een nieuwe en scherpere testmethode voor auto's, maar nog steeds is er een groot verschil tussen het laboratorium en de weg. Is de staatssecretaris ook van mening dat het zinvol is om auto's die in gebruik zijn te controleren en niet alleen nieuwe auto's? Wat vindt de staatssecretaris van de kritiek van Gerben-Jan Gerbrandy van de EU, die hier laatst een toespraakje hield? Hij zegt dat biobrandstoffen hooguit een beperkte milieuwinst opleveren voor lichte voertuigen.

De voorzitter:

Zou u tot een afronding willen komen?

De heer Sienot (D66):

Goed, voorzitter. Mijn vierde punt betreft een nieuw voorstel, dat verschijnt in het derde mobiliteitspakket medio mei, voor CO₂-emissies van zware voertuigen. Waar zet Nederland daarbij op in? Wat is nodig voor de Parijse doelen en wat zijn de grootste hobbels voor de sector als het gaat om de aanpassing?

Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

U ook heel hartelijk bedankt. Dan is direct het woord aan de staatssecretaris om in eerste termijn te reageren op de rapporteur. Ik kijk even of zij al in de gelegenheid is om dat te doen. Anders moeten we even schorsen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Er is een heel aantal gedetailleerde vragen gesteld. Een aantal reacties hadden we voorbereid omdat we ons konden voorstellen dat daar vragen over kwamen, maar we moeten het even bij elkaar zoeken. Over een paar minuten hoop ik te kunnen reageren.

De voorzitter:

Dan schors ik de vergadering voor een paar minuten.

De vergadering wordt van 15.35 uur tot 15.37 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik zie dat de staatssecretaris zover is. Dan gaan we direct door met de beantwoording van de staatssecretaris in eerste termijn op de rapporteur.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Zo zie je maar dat "rapporteur clean mobility" een heel brede pet is, die de heer Sienot goed kan dragen. Hij heeft veel vragen gesteld over heel veel verschillende aspecten. Ik zal kort op een aantal punten ingaan, maar ik kan me

voorstellen dat deze punten op andere momenten tijdens onze debatten regelmatig terug zullen komen voor verdere verdieping.

Eerst over elektrische auto's en de ervaringen daarmee in China. Vorige week was ik in China voor twee handelsmissies: de een op het gebied van schone en slimme mobiliteit, en de ander op het gebied van circulaire economie. We hebben veel Chinese partners gesproken en heel interessante voorbeelden gehoord van hoe de Chinezen werken aan beide aspecten.

Voor dit debat is de schone mobiliteit natuurlijk vooral van belang. Dat staat in China heel hoog op de agenda. Waarom staat dat zo hoog op de agenda? Dat komt enerzijds doordat China zich heeft gecommitteerd aan de Parijsdoelstellingen. Dat hebben ze tijdens de gesprekken meerdere malen herhaald. Maar dat komt ook, en daar ligt voor de Chinezen natuurlijk een heel duidelijke link, doordat hun steden enorm snel groeien. De luchtkwaliteitsproblemen groeien enorm snel en ze zijn zich er heel erg van bewust dat ze maatregelen moeten nemen. Zij hebben ook de analyse gemaakt dat het opschonen van transport dan een van de belangrijke maatregelen is die je kunt nemen om te werken aan die luchtkwaliteit.

In China wordt er aan de ene kant enorm ingezet op de ontwikkeling en de bouw, zoals de bouw van een complete fabriek die alleen maar elektrische auto's gaat maken, zo'n 200.000 per jaar. Daarnaast krijgen allerlei bestaande fabrieken een soort percentage om te bepalen wat zij aan elektrische auto's moeten produceren. China zet daar dus vol op in. Daarnaast worden er in de steden allerlei maatregelen genomen. Zo was ik in Sjanghai. Daar kun je niet zomaar een auto kopen. Je moet registration plates, oftewel kentekenplaten, krijgen als je daarmee de weg op wilt gaan. Dat is heel moeilijk, maar als je een elektrische auto koopt, is dat makkelijker. Zo zet de Chinese overheid met flankerend beleid allerlei prikkels in om ervoor te zorgen dat die mobiliteit schoner wordt. Het is overigens interessant dat je daar allemaal elektrische brommertjes en scooters ziet rondrijden, overigens naast de fiets. Ook in de elektrische fiets waren ze heel erg geïnteresseerd. Ik weet dat dat ook de warme belangstelling heeft van meneer Sienot. Dus op het gebied van schone mobiliteit is ook de fiets echt een heel interessant onderdeel, zowel in de Nederlandse als de Chinese context.

Een van de onderwerpen die we hebben besproken, is de kip-eisituatie: hoe ga je om met de gelijktijdige ontwikkeling van de laadinfrastructuur en van de markt? De Chinezen waren heel erg geïnteresseerd in de voorbeelden die wij daarvan hebben. De Chinezen hebben ook aangegeven dat zij heel geïnteresseerd zijn om onder andere met onze RDW te kijken naar toelating van Chinese elektrische voertuigen om het aanbod op de Europese markt te vergroten.

Voorzitter. Dan het batterij-initiatief en de vraag van de heer Sienot hoe het daarmee staat. De ontwikkeling van batterijen gaat in Azië heel erg snel. In China en Japan, in heel Azië, is die ontwikkeling in volle gang. Het is dus heel belangrijk dat wij ook in Europa proberen een deel van die markt te krijgen. Daar wordt door de Europese Commissie ook hard aan gewerkt. Het zal uiteindelijk een concurrentie zijn van de snelheid van technologie en innovatie. Dat benadrukt maar weer eens het belang van daar ontzettend hard op in te zetten en veel in te investeren, net als in goede samenwerking tussen de verschillende partijen in de Europese autosector.

Dan het punt van de btw en het nieuwe richtlijnvoorstel van de Europese Commissie. Ik denk dat de heer Sienot daarbij doelt op het voorstel waarmee lidstaten de mogelijkheid

wordt geboden om voor veel meer goederen het lage btw-tarief in rekening te brengen, bijvoorbeeld voor elektrische auto's. U zult het allemaal begrijpen: het betreft het goed verdedigde terrein van mijn collega van Financiën om hier de onderhandelingen over te voeren, want het gaat natuurlijk over een hele lijst van goederen. Wij zouden het hier met elkaar interessant vinden om het onderdeel "elektrische auto's" te bespreken, maar zo zijn er in allerlei andere commissies andere goederen interessant om te bespreken. Daarom denk ik dat het heel erg goed is dat er voor Nederland één bewindspersoon is die onze inzet daaromtrent coördineert. Het voorstel van de Europese Commissie is in ieder geval niet om het voor te schrijven, maar om landen zelf de beleidsmatige afweging te laten maken. Dat leek mij wel belangrijk om nog even te preciseren.

Dan het punt van alternatieve brandstof en waterstof. Wat kunnen we leren van Duitsland? Met een aantal van u was ik als collega's in Duitsland op bezoek. Toen al hebben we gehoord dat Duitsland inderdaad inzet op de ontwikkeling van twee infrastructuren voor zero-emissie. Zij ontwikkelen zowel waterstof als elektrisch. Wij bouwen natuurlijk zelf ook waterstofstations. Ik ben heel blij dat we recent middelen vrij hebben kunnen maken om in totaal een netwerk van zeventien waterstofvulstations in Nederland te ontwikkelen, zodat ook verschillende technologieën met elkaar kunnen concurreren en je als overheid niet alleen maar inzet op één technologie.

Heel specifiek vroeg de heer Sienot naar laadinfrastructuur voor zware voertuigen. Waterstof kan daarin een heel interessant onderdeel zijn. In de Zero Emissie Stadslogistiek maken we hier afspraken over met de sector.

Dan het voorstel voor Europese CO₂-normen voor personen-, bestel-, en vrachtauto's. Die onderhandelingen zijn in volle gang. Samen met een aantal andere landen bepleit Nederland meer ambitie om de reductiedoelstellingen te kunnen halen. Europees bronbeleid is nu eenmaal het meest effectieve middel, dus we willen daar vol op inzetten. Dat doen we gelukkig niet alleen, want een aantal andere landen is gelijkgestemd. Naast Nederland willen België, Luxemburg, Portugal, Slovenië, Ierland en Finland minimaal 40% reductie in 2030, maar ook Frankrijk zet in op 40% in 2030. De heer Sienot vroeg specifiek naar de positie van Frankrijk. Die zijn dus ook ambitieus. Ik denk dat we daar blij mee kunnen zijn, want dat is natuurlijk een groot autoproducerend land.

Dan de nieuwe, scherpere testmethode. In de praktijk gaat de "real driving emissions"-test daarover. Je zorgt ervoor dat een consument geen kat in de zak koopt en dat de uitstoot die de dealer vertelt, ook klopt. In het voorstel is hier aandacht voor. De Commissie wil praktijkverbruik en CO₂-uitstoot monitoren, en er komt een in-service conformity test. Dus daar wordt ook aan gewerkt.

Dan de biobrandstoffen en de mogelijk beperkte rol daarvan. Dat hangt natuurlijk wel sterk af van het soort biobrandstof. Daarom is het telkens als we naar de biobrandstoffen kijken van belang dat we scherp onderscheid maken tussen de verschillende soorten biobrandstoffen en waar zij een bijdrage kunnen leveren. Naast biobrandstoffen zijn er voor personenvervoer natuurlijk ook allerlei andere interessante technologieën sterk in ontwikkeling, waarvan elektrisch de meest voor de hand liggende is. Dat zullen we natuurlijk ook steeds mee kunnen nemen in de afweging waar we in welke mate op inzetten.

Wat zijn de grootste hobbels voor de sector om over te gaan? Daarbij kom je toch in de kip-eidiscussie over hoe je aan de ene kant de infrastructuur ontwikkelt en aan de andere kant de markt van voertuigen. Dat is zo'n bal waarvan je hoopt dat-ie steeds sneller gaat

rollen, maar er is telkens aan beide kanten weer een tikje nodig om die versnelling te realiseren.

Ik hoop dat ik daarmee de vragen van de heer Sienot, die hij namens de commissie als rapporteur heeft gesteld, naar zijn tevredenheid en die van de leden van de commissie heb kunnen beantwoorden.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank voor de beantwoording, staatssecretaris. Dit is allemaal een beetje nieuw voor ons vandaag, want dit is het eerste debat van deze commissie over duurzaam vervoer. Dan is het ook een beetje moeilijk om in te schatten hoeveel tijd we exact nodig hebben, maar als ik naar de tijd kijk en naar het aantal aanwezige leden, dan hoop ik dat wij de eerste termijn kunnen afronden. We gaan even informeren of we iets kunnen uitlopen in deze zaal. Dat weet ik niet. Ik weet ook niet hoe u als leden daarin zit. Ik zie wat moeilijke blikken, dus we stoppen gewoon om 17.30 uur. Als we dan klaar zijn, zijn we klaar, maar als we dat niet zijn, dan plannen we gewoon opnieuw wat in. Ik geef het alvast maar mee, want anders moet ik u onmiddellijk korten op al uw interrupties en dan is het debat weg. Dat zou ik eerlijk gezegd jammer vinden. Dus ik ga vooralsnog twee interrupties voor de leden op elkaar toestaan. Ik wil graag beginnen bij de heer Dijkstra van de VVD voor zijn drie minuten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank ook de rapporteur voor zijn kick-off, want dat scheelt een hoop vragen.

Duurzaam vervoer komt steeds meer in trek. We zien dat ook in het regeerakkoord. Als voorbeeld neem ik even de auto, waarbij ik zie dat mensen gewoon graag van A naar B willen gaan, maar ook best bereid zijn om, als dat betaalbaar is, dat op een schonere manier te doen. Daarvoor zijn er heel veel mogelijkheden, zoals meer laadpunten en schonere brandstoffen. Heel veel gaat eigenlijk ook wel vanzelf. Sommigen onder ons willen nog sneller, maar we moeten hier niet in doorslaan. De consument moet zelf kunnen blijven kiezen bij het streven naar emissievrij vervoer. Dat verdient juist meer marktwerking in plaats van overheidssturing.

Bij hernieuwbare energie vind ik het mooi om te zien dat onze eerdere inzet met betrekking tot biobrandstoffen ook een plek heeft gekregen in Europa. Zonder koppen erop, zeg ik er wel bij, want die moeten we niet, maar het biedt ons alternatieven voor fossiele brandstoffen en maakt ons minder afhankelijk van import uit het Midden-Oosten. We kunnen het ook zelf maken. We hebben de infrastructuur daarvoor eigenlijk al staan, inclusief de tankstations en de partijen die het kunnen mengen. En ten slotte hebben we ook de kennis in huis om dat op grote schaal te gaan doen.

Ik vraag me af of wij daarmee verdergaan, want een van de dingen die mij zorgen baart, is dat ik nog steeds niet weet waar we precies aan toe zijn. Als ik het regeerakkoord neem en kijk naar het indicatieve tabelletje van het PBL, dan zie ik daar 3,5 megaton staan, maar in uw brief zag ik het dubbele staan, namelijk 7 megaton. Waar komt dat verschil vandaan? We weten allemaal dat het transport groeit. Als we dan de doelstellingen ruim verdubbelen, zie ik ergens een probleem aankomen als het gaat om keuzes en betaalbaarheid. Dus hoe worden wij ook betrokken bij die mobiliteitstafel? Het gaat namelijk om keuzevrijheid, betaalbaarheid en draagvlak. Hoe gaan we dit dan ook doen?

Want ik wil kunnen kiezen en er zijn ook een aantal no-go's. Die staan ook in het regeerakkoord, zoals geen verlaging van de maximumsnelheid en geen rekeningrijden. Graag een reactie van de staatssecretaris daarop.

Ik ben hoopvol over de elektrische laadinfrastructuur. Er zijn nu iets van 23.000 full-electric auto's en iets van 100.000 hybrides, maar je ziet dat ze steeds meer op de markt komen. Dat is een goede ontwikkeling. Mensen kunnen zelf kiezen en zeker als ze betaalbaar worden, zie je over vijf jaar zo'n omslagpunt. Ik erger me er wel aan dat er parkeerplaatsen worden ingeruimd, waarbij er vaak lege plekken zijn. Daar horen elektrische auto's te staan, maar die staan er niet. Iedereen moet dan een ander plekje zoeken. Dus hoe laten we hier de markt zijn werk doen in plaats van plekken voor elektrische auto's op te offeren, die eigenlijk op dit moment alleen voor de happy few bereikbaar zijn?

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, er is een interruptie voor u van de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Heeft de heer Dijkstra recent nog even de poll gecheckt die hij op Twitter had geplaatst? Want ook onder uw eigen volgers viel die ergernis best mee.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Klopt. Volgens mij was dat iets van 70/30. 30% van de mensen ergert zich echt aan die parkeerplekken die voor elektrische rijders zijn bedeed en 70% niet. Ik heb gezien dat GroenLinks en D66 mijn poll ook behoorlijk geretweet hebben en op die manier hun invloed hebben aangewend!

(Hilariteit)

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ga dus voor die 30% en ik vermoed dat dat percentage in het echte leven veel hoger is.

De heer Sienot (D66):

Even ter relativering: kennelijk wist u zelf dan te weinig VVD-volgers in beweging te brengen om die ergernis dan echt heel erg groot te maken. Inderdaad heeft 66% -- vraag me niet waarom precies 66% -- gezegd dat het reuze meeviel.

Even het volgende. Er rijden 8 miljoen auto's, waarvan er 120.000 elektrisch zijn. Het valt dus nogal mee hoe vaak je die ergernis hebt. Ik zou daarom aan de heer Dijkstra het volgende willen vragen. Bij een transitie horen prikkels. Dit is nou juist zo'n mooie prikkel. Bent u het met ons eens dat die prikkel uiteindelijk belangrijker is dan die eventuele korte ergernis?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Prikkels werken heel goed, maar ik zie dat er al behoorlijk wat prikkels zijn. Die moeten door ons allemaal worden opgebracht. Nu komen die eigenlijk alleen ten gunste aan de zakelijke rijder of de ondernemer. Die kunnen zich zo'n elektrische auto permitteren. Ik wil dat het voor iedereen betaalbaar wordt. Nu is het zo dat je er ook nog vaak een door

de gemeente gesponsorde gratis plek bij krijgt. Dus de voordelen zijn legio: je bent bpm-vrij, je hebt geen motorrijtuigenbelasting, je parkeren wordt zo meteen goedkoper dankzij D66 en je hebt fiscaal een enorm voordeel, althans als je het je kan permitteren. Ik wil dat het voor iedereen bereikbaar wordt. De elektrische auto's die uit de lease komen, moeten we beschikbaar houden voor de normale consument, waar wij als Volkspartij voor staan. We moeten echt terugkomen op het overmatig subsidiëren van elektrisch vervoer. Er zijn al voldoende voordelen en die markt doet z'n werk. Dat omslagpunt komt binnen een aantal jaar en zo meteen is het een no-brainer, want dan rijdt iedereen elektrisch, omdat het betaalbaar, goed en veilig is. Maar laten we ophouden met extra subsidies en extra voordelen.

De voorzitter:

Voordat u uw betoog vervolgt, is er nog een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Die laatste opmerking van de heer Dijkstra triggert mij. Hij zegt: wij willen dat de elektrische auto ook voor de normale man en vrouw beschikbaar wordt. Dat is ook ons standpunt. Die auto's moeten niet verdwijnen naar het buitenland, maar vooral hier blijven, omdat die eerst heel erg gesubsidieerd worden vanuit leaseconstructies en noem maar op. De vraag aan de heer Dijkstra is: hoe wil hij dat gaan doen? Hoe wil hij elektrische auto's beschikbaar maken voor de normale man en vrouw? Want ze zijn nu veel te duur.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Deze discussie raakt deels aan de fiscaliteit en de parallelle import en export. Nu zie je dat die auto's verdwijnen naar het buitenland. Ik wil graag dat die auto's hier kunnen blijven en dat ze ook kunnen worden ingezet. Daar moet een aantal dingen voor gebeuren. Je moet dan heel goed weten wat de restwaarde van zo'n auto is, maar dan moet zo'n auto ook betaalbaar zijn voor de normale mensen die nu normaal gesproken ook een tweedehandsauto kopen. Ik wijs erop dat de gemiddelde auto in Nederland meer dan tien jaar oud is. Dat is bizar oud. Stel je voor dat we het hele wagenpark kunnen vernieuwen en we die leeftijd kunnen halveren. Wat voor milieuwinst kunnen wij boeken als je je oude diesel inruilt voor een nieuwe diesel en je oude benzine voor een nieuwe benzine of als je zelfs elektrisch gaat? Hoeveel milieuwinst, hoeveel CO₂-winst kunnen we boeken door verjonging van het wagenpark? Wat daarvoor moet gebeuren, is dat we autorijden aantrekkelijk maken en nieuwe auto's goedkoper. Dus we moeten de bpm verlagen. Dat is een van de grote voordelen om vergroening in dit land te krijgen. Op elektrische auto's zit niet eens bpm, dus dat voordeel hebben ze sowieso al.

De voorzitter:

Wil de heer Laçin nog een vervolgvraag stellen? Of laat hij dit eventjes voor wat het is en geef ik het woord aan mevrouw Kröger?

De heer Laçin (SP):

Ik heb toch wel een vervolgvraag, omdat de heer Dijkstra het heeft over het verlagen van de bpm en vervolgens zelf het antwoord geeft, namelijk dat er geen bpm zit op

elektrische auto's. Dat is dus eigenlijk een maatregel die hij zelf ontkracht. Ik hoor nog steeds geen concrete maatregelen van de VVD om dit bereikbaar te maken. Daarbij zegt de heer Dijkstra ook: een gemiddelde auto is ouder dan tien jaar en dat is heel oud, maar in mijn beleving valt dat reuze mee. Dus nog steeds is de vraag aan de heer Dijkstra hoe de VVD de elektrische auto bereikbaar wil maken voor bijvoorbeeld een docent die voor €1.800 of €1.900 netto werkt, of voor een verpleegkundige. Dat hoor ik niet in het betoog.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het mooie is dat de rol van de overheid daarin beperkt is. Daar moeten een paar dingen voor gebeuren. Ten eerste moeten er meer elektrische auto's op de markt komen. Ook moeten die goedkoper worden, want dan gaan ze ook doorsijpelen naar het tweedehands- en derdehandssegment. Je ziet ook dat dat gaat gebeuren. Er komen steeds meer modellen. Ze worden goedkoper, omdat er meer massa komt. Maar de weg om de overheid dat te laten stimuleren door bijvoorbeeld aanschafsubsidies voor tweedehands, moeten we helemaal niet op willen gaan. Je ziet dat die ontwikkeling gaande is. Die markt komt eraan. Heb even geduld. Over vijf jaar is het gewoon een fiftyfiftyafweging: neem ik elektrisch, omdat die een betere performance heeft, omdat er mooie modellen zijn en omdat hij betaalbaar is, of neem ik nog steeds een reguliere andere auto, omdat ik toevallig iedere dag misschien nog iets verder moet rijden dan ik gebruikelijk doe.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een ...

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dus de markt lost het op, voorzitter.

De voorzitter:

Sorry hoor, meneer Dijkstra. Ik dacht dat u al aan het eind van uw stelling was. Mevrouw Kröger heeft ook nog een vraag voor u.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag over de onderhandelingen rond het klimaatakkoord. Die spelen nu, ook aan de mobiliteitstafel. De heer Dijkstra geeft aan dat hij graag wil dat de Kamer daarbij betrokken is en nog een aantal dingen. Vervolgens geeft hij een no-go als het erom gaat dat een kilometerheffing onderdeel zou zijn van maatregelen om de doelstelling op de mobiliteitstafel te halen. Wat nou als vanuit de hele mobiliteitssector toch wordt gezegd: dit is een maatregel die volgens ons nodig is om Nederland in beweging te houden en om de klimaatdoelen te halen? Zegt de VVD dan: nee, dat is een no-go?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De kilometerheffing staat erin voor de Maut. Daar waren we niet blij mee, maar die staat erin. Het mooie daarvan is dat die opbrengst teruggaat naar de sector om te kunnen verduurzamen en ook dat die wordt teruggesluisd in de motorrijtuigenbelasting. Rekeningrijden is een no-go. Dat staat in het regeerakkoord. Dus als de tafel daarmee komt, kunnen die mensen weer rechtsomkeert maken en opnieuw gaan praten met elkaar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit verbaast me hogelijk, aangezien de VVD ook zegt dat ze goed wil kijken waar het bedrijfsleven en de sector zelf om vragen. Bij andere gremia zegt de VVD ook dat het klimaatbeleid wel draagvlak moet hebben. Als er vanaf milieuorganisaties tot autobranche gezamenlijk wordt gezegd dat we een kilometerheffing moeten invoeren om Nederland in beweging te houden en om de klimaatdoelen te halen, is het toch wel frappant dat een VVD-Kamerlid zegt: dan moet je je schouders ophalen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Wij blijven zelf denken en hebben met elkaar afgesproken dat rekeningrijden geen optie is zolang dit kabinet er zit. Daar houden we ons aan. Want ik weet wel: op het moment dat je de knop "betalen naar gebruik" installeert -- het klinkt allemaal zo leuk -- zijn er heel veel partijen in deze Kamer die niet zonder al die opbrengsten van de automobilisten kunnen. Van die 20 miljard tot 21 miljard per jaar krijgt de automobilist maar 2 miljard terug. Dan valt er dus een gat. Wat deze Kamer dan niet gaat doen, is de winst terugsluizen naar de automobilisten. Dus autorijden wordt daarmee alleen maar duurder en dat betekent: betaald in de file staan. Daarom zeggen wij nee tegen rekeningrijden zolang dit kabinet er zit.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Hoeveel tijd heb ik nog? Ongeveer een minuut?

De **voorzitter**:

Nee, een halve minuut.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan de nieuwe technologie. We hadden het net over biofuels en waterstof. Dat is superinteressant, omdat er een aantal voordelen aan zitten die elektrisch rijden niet heeft, maar op dit vlak lopen we wel nog tien jaar achter. Kunnen we dat koppelen aan de goederencorridors? De staatssecretaris zei: zeventien stations. Ik weet nog dat we het vier jaar geleden over twintig stations hadden. Dus, wat is daar gebeurd? Waarom hebben we die nog niet uitgerot? We moeten daar echt op afgaan, omdat we meerdere bloemen moeten laten bloeien, technologieneutraal, maar je moet wel soms de eerste zijn die zoiets in gang zet.

Eigenlijk heb ik nog heel veel, maar ten slotte.

De **voorzitter**:

U bent eigenlijk ook al over de drie minuten heen.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Eén punt dan nog, als het mag, namelijk de wirwar van de milieuzonering. De staatssecretaris gaf in haar antwoorden aan dat zij de wetgeving pas in 2020 in place

heeft. Wij zeggen: moet dat niet eerder, want die wirwar is er nu? Nu zijn de collegeonderhandelingen. Ik verwacht meer regie van deze staatssecretaris om een probleem dat we eerder hebben gesignaleerd, op te lossen door uniforme wetgeving te hebben op 1 januari 2019 in plaats van een jaar later. Graag een reactie.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is nu aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, dank u wel en ik ga mijn best doen om binnen de tijd te blijven. Dit kabinet laat er geen twijfel over bestaan: het elektrisch rijden heeft de toekomst. Het onzalige plan is om in 2030 alleen nog maar elektrische auto's verkocht te laten worden. Voordat ik inga op de gigantische kosten die dit op het bordje van autorijgend Nederland legt, wil ik eerst een principiële vraag stellen. Hoe weet de overheid welke technologie de toekomst heeft? Sinds wanneer bepaalt de overheid waar er markt voor is? Bestaat de mogelijkheid, zo vraag ik de staatssecretaris, dat binnenkort blijkt dat rijden op andere brandstoffen een veel betere optie is? Zo ja, dan wil ik weleens horen waarom wij nu alles om moeten gaan bouwen om elektrisch rijden te faciliteren. Ook zou ik graag van de staatssecretaris willen weten of zij ervoor openstaat om de pomphouders te betrekken bij de aanleg van bijvoorbeeld die laadstations? De PVV stelt voor om de pomphouder als eerste te benaderen.

Voorzitter. De PVV vindt technologische innovatie prachtig, maar zodra de overheid zich ermee gaat bemoeien, kun je er net zo goed meteen mee stoppen. Het is telkens weer de dood in de pot. Ik wil de staatssecretaris vragen om haar faciliterende rol in te nemen in plaats van haar dictatoriale rol die de markt probeert te beïnvloeden. Zodra elektrisch rijden kosten bespaart, wekt dat vanzelf de interesse van producenten en consumenten. Maar zover zijn we nog niet. De technologie van elektrisch rijden is nog te duur en dus amper concurrerend. De stijging die we hebben gezien in de verkoop van elektrische auto's, valt voor een groot deel weg als je het wagenpark van de ambtenarij niet meetelt. De consument is niet overtuigd, maar dit kabinet des te meer. Hoe bestaat het? Dit is nu precies die beruchte kloof tussen burger en politiek. Ook de staatssecretaris tuimelt in deze afgrond.

De PVV snapt best dat een rijke D66'er het nieuwste model Tesla kan betalen, maar Henk en Ingrid zijn nog steeds heel zuinig op hun tweedehandsdieseltje en hebben dit ook broodnodig voor hun welverdiende vakantie op de campings aan de costa's. Straks worden zij gedwongen om een gigantische investering te doen, terwijl een elektrische auto helemaal geen volwaardige vervanging is voor hun benzine- of dieselauto. Met een elektrische auto kun je niet fatsoenlijk heen en weer naar Spanje, laat staan dat je je caravan ermee kunt voorttrekken. Erkent de staatssecretaris dat de gewone man en vrouw flink zullen moeten inleveren, zowel qua besteedbaar inkomen als qua gebruiksgemak, wanneer ze van overheidswege gedwongen worden om hun auto te vervangen?

Voorzitter. Uw geweldige innovatieve, duurzame, emissieloze bussen publiceren fakenieuws, zo hebben wij geconstateerd. De PVV heeft een heleboel klachten ontvangen over de busplatforms van Schiphol Plaza. De lijnummers die tegenwoordig op de buitenkant van de bus staan, worden aangepast nadat de bus is weggereden. Dus stelt u zich even voor dat u staat te wachten op lijn 3. Dan komt lijn 8 langs, maar die blijkt bij

het weggrijden dan toch ineens lijn 3 te zijn. En vervolgens krijgt u de melding dat u nog even een halfuur moet wachten op de volgende. De vervoerder geeft inmiddels aan dat deze technologische innovatie niet aan te passen is. Is de staatssecretaris het met mij eens dat deze reizigersinformatie betrouwbaar moet zijn? Zo ja, welke stappen gaat zij zetten om dit fakenieuws te bestrijden?

Voorzitter. De PVV pleit al jaren voor een landelijk verbod op milieuzones. Zonder om te kijken naar de lokale economische belangen en de bedrijvigheid van een stad, wordt het transport van en naar de stad flink bemoeilijkt, met alle gevolgen van dien voor onze winkels en bedrijven. Dit blijkt slechts een eerste stap in het compleet wegpesten van alles en iedereen die niet op een bakfiets rijdt.

De voorzitter:

En uw laatste zin is?

De heer Van Aalst (PVV):

Zover was ik nog niet, voorzitter.

De voorzitter:

Maar u bent al over de drie minuten heen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter, dat weet ik.

De voorzitter:

U mag er iets overheen -- dat heeft uw collega ook gedaan -- maar daar heeft u nog ongeveer een seconde of vijftien voor.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga het kort houden. Ik laat het hierbij voor wat betreft die belachelijke milieuzones. Dan kom ik heel kort op de zelfrijdende auto. Graag vraag ik aan de staatssecretaris wat zij nu exact gaat doen aan de aansprakelijkheid die dit de komende tijd met zich meebrengt. Heeft zij al ideeën over hoe wij hiermee omgaan en wie er straks verantwoordelijk is bij ongevallen et cetera? Is dat de fabrikant, de inzittende, de eigenaar of misschien wel de dwingende staatssecretaris? Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan gaan we naar de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik laat de beantwoording van de vragen hoe het in China was en welke praktische zaken wij nog mee kunnen nemen die vooral in Nederland toepasbaar zijn, maar even achterwege. Ik kort mijn verhaal dus iets in om in die drie minuten toch maar zo veel mogelijk te benoemen. Dan gaat het om het volgende: willen we in Nederland aan alle toekomstige CO₂-reductiedoelstellingen voldoen, dan zal er een schaa sprong in elektrisch rijden moeten plaatsvinden. Dat kan alleen maar door financiële prikkels, aandacht voor de laadinfrastructuur, communicatie en voorlichting.

Ik begin met de laadinfrastructuur. Het kabinet wil dat er eind 2020 160.000 elektrische auto's in ons land rijden. De verwachting van partijen zoals de ANWB, de BOVAG en de RAI Vereniging is dat we dit niet gaan halen zonder extra overheidsingrijpen. Om de elektrische auto voor een groter publiek interessanter te maken is het nodig om de businesscase te verbeteren. In Noorwegen is de vraag gestimuleerd met onder meer fiscale maatregelen. Waar denkt de staatssecretaris aan om het elektrisch rijden in Nederland te stimuleren? Welke rol ziet zij voor zichzelf weggelegd als het gaat om de laadinfrastructuur? Deze moet immers beschikbaar, bereikbaar, betaalbaar en zichtbaar zijn. Van de andere kant moeten laadpalen ook weer geen hinderpalen worden. Klopt het bericht dat we straks één laadpaal per tien parkeerplaatsen krijgen? We moeten natuurlijk niet de situatie krijgen dat bestuurders van gewone auto's geen plek kunnen vinden, terwijl de plaatsen bij laadpalen tot nu toe veelal nog leeg zijn. Ten slotte vraag ik op welke wijze het emissieloos rijden via communicatie en voorlichting zal worden gestimuleerd.

De voorzitter:

Ik ga u even onderbreken, want op het gebied van de laadpalen was er volgens mij een vraag van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb een vraag aan de heer Von Martels over elektrisch rijden. In het regeerakkoord staat het streven naar emissieloos rijden in 2030. Dat is een streven. Er zijn geen keiharde getallen als het gaat om aantallen elektrische auto's. Daar zijn wij van afgestapt. U vraagt aan de staatssecretaris wat de overheid daaraan moet doen. Vindt u dat de overheid daar echt een rol in heeft of zegt u: ik zie ook dat de marktontwikkeling gaande is, want die modellen komen, kunnen ook steeds verder en worden goedkoper door de massa en dergelijke. Laten we dat aan de markt over of vindt u dat de overheid daadwerkelijk een rol heeft om EV nog verder te stimuleren dan al gedaan is in het verleden?

De heer Von Martels (CDA):

Ik geef eerst antwoord op de vraag van de heer Dijkstra. Ik vind inderdaad dat de overheid daar een rol bij moet spelen. Die moet de zaken in ieder geval stimuleren, want we hebben die doestellingen ten slotte niet voor niks samen geformuleerd. De overheid speelt een belangrijke rol om dat te verwezenlijken. Dat gaat niet zonder enige stimulans en ook niet zonder enige subsidie of fiscale voordelen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Zijn de voordelen dan inderdaad fiscaal of is het meer het opruimen van belemmeringen? We hebben laatst gehoord dat het gaat om energiebelasting en dat soort dingen. Zitten er niet veel meer voordelen aan het wegnemen van dat soort belemmeringen en de markt echt volwassen te laten worden dan aan subsidies op auto's te leggen, terwijl ze die nu al enorm hebben?

De heer Von Martels (CDA):

Wat mij betreft is het geen en/of-keuze, maar misschien en-en. We moeten kijken waar de mogelijkheden liggen om mensen in ieder geval tegemoet te komen of te verleiden om ervoor te zorgen dat elektrisch rijden wordt gepromoot.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Von Martels (CDA):

Een ander onderwerp: Europa. Gaat de staatssecretaris een strengere Europees bronbeleid op het gebied van CO₂-uitstoot van nieuwe auto's ondersteunen? Wij zijn daar wel voor, maar een dergelijk bronbeleid zal echt Europees moeten worden aangepakt. Veel deskundigen verwachten veel van de juiste banden onder elk voertuig. Ook de staatssecretaris heeft haar sympathie hiervoor al uitgesproken. Vanuit de bandensector kregen wij het signaal dat er heel veel eisen gesteld worden aan banden en dat het praktisch onmogelijk is om minder geluid, minder fijnstof, minder CO₂ en ook nog lagere kosten voor de autobezitter te realiseren. Wij zijn met name benieuwd naar de concrete, potentiële bijdrage van het stimuleren van zuinige banden aan de opgaves voor de reductie van CO₂. Dus met welke eisen ten aanzien van dit onderwerp gaat de staatssecretaris komen? Welke bandbreedte zal er worden gehanteerd?

De voorzitter:

Er is alweer een vraag, ook van de heer Dijkstra. Die gebruikt zijn tweede interruptie dus opnieuw voor de heer Von Martels.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voor wat betreft de banden delen we, denk ik, de mening dat we gaan voor bronbeleid: het stellen van eisen aan bandenfabrikanten, zodat de banden zuiniger, stiller et cetera zijn en brandstof besparen. Als je zelf je banden regelmatig oppompt, verbruik je minder. Wat ik bij iedere benzinepomp aantref, is dat je geld moet betalen, €0,50 of €1, om je banden op te pompen. Kunnen we daarover niet iets afspreken met de branche? We vinden dat belangrijk. Het PBL zegt ook dat dat een heel makkelijke besparing is. Laten we ervoor zorgen dat je voortaan, als je toch tankt, gewoon gratis je banden kunt oppompen bij het tankstation.

De heer Von Martels (CDA):

Misschien is er bij heel veel mensen onwetendheid over wat het kan betekenen als je niet met de juiste bandenspanning rondrijdt. Als we dat op een bepaalde manier kunnen bevorderen, zou ik daarvoor zijn.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Von Martels (CDA):

En hoeveel tijd heb ik nog, voorzitter?

De voorzitter:

Een seconde of 40.

De heer **Von Martels** (CDA):

O, dan moet het in ieder geval lukken met de vgv. Ik heb eerder aandacht gevraagd voor de speedpedelec, of voor mij de "vgv", de "vélo à grande vitesse", in relatie tot het woon-werkverkeer. De ideale plek voor de vgv is het hogesnelheidsfietspad. Ik heb eerder dit jaar met de heer Sienot een motie hierover ingediend, maar deze toen op verzoek van de minister aangehouden. Een van de redenen om die motie aan te houden was dat dit eigenlijk meer thuishoort in de hele inkadering van hoe we omgaan met de 100 miljoen voor de fiets. Daarom stel ik nu weer de vraag of de staatssecretaris in overleg met de andere wegbeheerders in beeld wil brengen welke verbindingen in het woon-werkverkeer een hogesnelheidsfietspad missen. Als de staatssecretaris daar ja op zou zeggen, is de motie niet meer nodig.

Nu de differentiatie van parkeertarieven. Er kunnen ongewenste neveneffecten optreden als gemeenten gedifferentieerde parkeertarieven mogen invoeren. Straks zou de situatie kunnen optreden dat, om met de heer Van Aalst te spreken, Henk en Ingrid met hun oude dieseltje de hoofdprijs moeten betalen en Diederik en Constance met hun Tesla voor een habbekrats kunnen parkeren. Om die ongewenste effecten tegen te gaan willen we maatvoering, en bij de invoering van die maatregelen willen we een goede monitoring en een evaluatie, zodat

De **voorzitter**:

En uw slotzin is?

De heer **Von Martels** (CDA):

... er kan worden bijgestuurd. Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We gaan nu door naar mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. We weten allemaal dat het nodig is om de overgang te maken naar niet-fossiele brandstoffen. De gaskraan gaat dicht en de emissie van auto's en vliegtuigen moet sterk gereduceerd worden. Voor het gebruik van elektrische auto's bestaat op dit moment geen generieke stimuleringsregeling. Er is beperkt iets voor bedrijven en voor volledig nieuwe elektrische auto's, maar het zou goed zijn als de regering iets extra's zou doen. Want de regering stelt in het regeerakkoord dat alle nieuwe auto's in 2030 emissieloos moeten zijn. Daarna volgt een raadselachtige zin, die de staatssecretaris misschien kan uitleggen: "Uitfasering van de fiscale stimulering van emissieloze auto's wordt in lijn gebracht met deze ambitie." Goed, ik hoop op een uitleg. Volgens de green deal voor elektrisch vervoer moet in 2020 10% van de auto's elektrisch zijn en heeft het Rijk voor 2025 de ambitie dat 50% van de nieuwverkopen elektrisch is. Op dit moment is dit 1,6%, en we moeten dus naar 50%. We hebben gezien dat met het afbouwen van de subsidie voor plug-inhybrids meteen ook de groei is afgenomen. Vandaar onze vraag: het gaat niet vanzelf, dus wat gaat de staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat dat pad

gerealiseerd wordt? Is er al een plan, en kunnen we verwachten rekening te moeten gaan houden met ruimere fiscale ondersteuningsregelingen?

De betaalbaarheid van deze auto's is een issue, maar ook de actieradius en de laadinfrastructuur. Collega's meldden dat net ook al. Er is in toenemende mate behoefte aan laadpalen. In het straatbeeld nemen ze wel toe, maar is het niet mogelijk om te investeren in subtielere laadpalen? Kunnen we bijvoorbeeld investeren op doorgaande routes in slim en snel laden bij tankstationhouders? Er is inmiddels een app waarmee gebruikers elkaar kunnen attenderen op waar je kunt opladen. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om dit te ondersteunen? En nu een zijsprongetje; ik kan het niet laten. Na een proef werd door het ministerie van Economische Zaken besloten om Tesla's alleen maar in te zetten voor korte ritjes, en dat terwijl de infrastructuur van Tesla landelijk toch ruimschoots dekkend is. Een vreemde keus. U moet het voorbeeld geven, dus waarom is daartoe besloten?

Duurzaam vervoer is emissieloos vervoer. Daarom is het belangrijk dat treinreizen aantrekkelijk wordt als alternatief, snel en vooral betaalbaar. Voor korte afstanden zou het bijzonder goed zijn om de prijs wat meer in lijn te brengen met het vliegverkeer, dat voorlopig zeker niet emissieloos zal plaatsvinden. Wat doet de staatssecretaris aan het deel van het treinverkeer dat nog niet elektrisch plaatsvindt?

De voorzitter:

En uw slotzin is?

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Tja, iedereen vliegt over die drie minuten heen. Ik kijk u maar heel boos aan, al kunt u daar niets aan doen. Ik heb nog twee puntjes, voorzitter. Ik zou graag weten wat de stand van zaken is met de hyperloop. Er zijn namelijk mensen in Friesland die graag in elf minuten hier willen zijn. En ik zou graag willen weten hoe het ministerie de ontwikkeling van duurzaam vliegen gaat stimuleren.

De voorzitter:

Dank u, mevrouw Van Brenk. Nu meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. Ik dacht: we gaan op grootte van partij. Dat valt mee; u gaat gewoon op de volgorde waarin we zitten. Ik begrijp dat die drie minuten nogal een uitdaging zijn. Dit is voor mij de eerste keer, maar ik ga het proberen.

Duurzaam verkeer over weg, water en in de lucht; wie kan daartegen zijn? Ik heb zojuist een heleboel gehoord. Ik wil een paar punten aanstippen. Als ik daarmee over die drie minuten kom, dan is dat maar zo en heb ik in ieder geval een aantal goede punten gehad. Het eerste wat ik kort wil aanstippen, is dat wij graag zouden zien dat er een beter beleid komt voor laadpalen. Wij zien op dit moment al regionale congestie. Als verkeerskundige versta ik daaronder dat auto's op elkaar wachten, maar dit gaat over stroom die niet meer goed heen en weer wil. We zien nu al regionale congestie door aanstormende zonnepanelen. Een van de dingen die daarbij spelen, is dat er autobatterijen nodig zijn om die opslag te kunnen pakken. Wij zouden graag zien dat slim laden meer gestimuleerd wordt. Daar zien wij twee opties voor, bijvoorbeeld door de hoge transporttarieven voor

laadpalen met een hoge capaciteit aan te pakken en om snel de dubbele energiebelasting af te schaffen. Verder zouden wij graag zien dat er een revolverend fonds komt met laagrentende leningen, zodat de investeringsdrempel voor het kostenplaatje van laadpalen kan worden verlaagd. Dat was het eerste punt dat ik wilde aanstippen.

Mijn tweede punt is het volgende. Het zou mooi zijn als wij een heel aantal forenzen vanuit de auto op de fiets zouden kunnen brengen. Volgens mij gaf de heer Von Martels zojuist ook al zoiets aan. Het is namelijk gezond, en nog duurzaam ook. Als oud-fietsenmaker vind ik dat geweldig. Maar het fiscaal beleid voor fietsen naar het werk is de afgelopen tijd toch wat verslechterd. Wat volgens ons nodig is, is dat we dezelfde verlaagde fiscale bijtelling voor de leasefiets als voor elektrische auto's krijgen, een aanpassing van de werkkostenregeling en/of een verhoging van de belastingvrije kilometervergoeding voor fietsen naar het werk. Ik hoor graag wat de staatssecretaris daarvan vindt.

Dan heb ik nog een derde punt, dat gaat over de wetswijziging voor de differentiatie van parkeertarieven ten gunste van emissieloze voertuigen. Daar zijn wij niet voor. Zojuist is hierover al het een en ander gezegd. Heel veel mensen kunnen zo'n auto gewoon niet betalen. Wij vinden het niet eerlijk. Wij zouden daarom zeggen: eerst de aanschafparkeertarieven omlaag, dan pas de parkeertarieven naar beneden. Ik hoor ook graag wat de staatssecretaris daarvan vindt.

We hadden het zojuist over water, voorzitter. Een laatste punt: wij zouden graag zien dat ook die investeringen in waterstof gaan komen. De staatssecretaris zei daar zojuist al wat over: wij stimuleren die zeventien punten voor het wegverkeer. Wij zouden echter graag zien dat dit ook in de scheepvaart meer wordt toegepast. De techniek is klaar, zo hebben wij begrepen, maar de regelgeving nog niet. Wij zouden graag zien dat dit ook wordt aangepakt en horen daar graag een reactie op.

Dank u wel. Volgens mij heb ik het gered binnen drie minuten, tenzij u mij een beetje respijt heeft gegeven, voorzitter.

De voorzitter:

Nee, u zat inderdaad nog net binnen die drie minuten. Daar komen we nu exact op. Heel hartelijk dank; een goede eerste performance hier in deze commissie, zo denk ik. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. En wat een uitdaging, die drie minuten!

Allereerst wil ik kort iets vragen over de roetfilters. Ik hoorde op dinsdag bij EenVandaag een boze staatssecretaris over de roetfilters. Ik wil heel graag horen wat er sindsdien gebeurd is. Wordt er nu gehandhaafd, liggen die Bo-rentbusjes aan de ketting? En wat is de les van dit alles? Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit niet nog een keer gebeurt? Op dit moment zijn de visuele controles, die zijn aangekondigd, onvoldoende; je kunt die filters verwijderen zonder dat dat opvalt. Bovendien gaan nieuwe auto's pas na vijf jaar voor het eerst naar de apk. Dus: wat gaan we hieraan doen? Bovendien is de apk-roetkeuring onvoldoende, dus liever betere deeltjesmelders invoeren, zoals in Duitsland is gedaan. En zou een apk-keuring niet ook moeten voldoen aan de toelatingseisen van de Europese normen voor luchtkwaliteit? Ten slotte over roetfilters: zijn er ook mogelijkheden in het strafrecht? Heel graag een reactie van de staatssecretaris.

Dan de milieuzones. Wij zijn blij met de komst van een landelijk systeem. GroenLinks heeft hier al jaren om gevraagd, want veel steden willen graag stappen zetten voor een gezonde lucht. De brief van de VNG is dan ook heel helder: één systeem met euronormen als uitgangspunt zoals ook in andere landen, en registratie via het kenteken met ANPR-camera's. GroenLinks wil het liefst ook een sticker. Daarmee weet iedereen waar hij aan toe is en kunnen ook buitenlandse voertuigen gemakkelijk worden gecontroleerd. Wij willen graag een toekomstbestendig systeem, dus naast de drie of vier categorieën op basis van de huidige euronormen ook een categorie zero-emissie. Dat is een goed signaal. Gemeenten die een milieuzone combineren met gedifferentieerde parkeertarieven kunnen daardoor strengere eisen stellen. Heel graag een reactie van de staatssecretaris.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, er is een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, dank u, voorzitter, over die milieuzones. Het ligt natuurlijk voor de hand dat ik daar een vraag over stel. Wat beoogt u? U bent er een voorstander van, maar het gaat natuurlijk wel een enorme lappendeken geven als allerlei steden hun eigen systeem gaan hanteren. Waar ik een voorstander van ben, is dat dit in ieder geval mogelijk wordt gemaakt, maar dat er wel uniformering komt. Bent u daar niet voor?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank voor deze vraag, want dat was precies mijn inbreng. Ik had deze vraag van mijn VVD-collega verwacht, maar die was dus al door zijn interrupties heen. Kijk, het feit dat er nu verschillende systemen ontstaan, komt eigenlijk doordat er al jaren behoefte is aan milieuzones en die landelijk zijn tegengehouden. Dan gaan gemeenten het zelf regelen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat je een systeem hebt waarmee op eenzelfde manier wordt gecontroleerd, waardoor mensen op basis van bepaalde stickers weten welke normen gelden. Vervolgens is er de noodzaak om het niveau per gemeente te veranderen. Dus inderdaad: een systematiek met uniformiteit. Je zult zien dat gemeenten dit dan op verschillende manieren gaan regelen.

De heer Von Martels (CDA):

Eigenlijk bent u het dus eens met wat in het regeerakkoord staat, namelijk dat er uniformering moet komen. U bent het dus volledig eens met het regeerakkoord. Het is voor het eerst dat ik hoor dat u akkoord gaat met het regeerakkoord. Daar ben ik op zich wel blij mee. Dit is geen vraag, maar meer een bevestiging zoekende opmerking.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, wat wij zeggen, is dat er al lang een behoefte is aan milieuzones en aan een uniform systeem. Wij vragen de staatssecretaris dan ook om daar snel mee te komen. Wat ons betreft is het ten eerste belangrijk dat dit wordt gekoppeld aan die euronormen, dat het controleerbaar wordt met die ANPR-camera's, dat er stickers bij komen én dat we bijvoorbeeld aansluiten bij het Duitse systeem en daarbij de Franse zero-emissiesticker meenemen. Wij geven in die zin dus wat meer kleuring aan het regeerakkoord.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik dacht de eerste keer dat ik het verkeerd had gehoord, maar ik hoorde mijn collega van GroenLinks nog een tweede keer zeggen dat er behoefte is aan milieuzones. Op die paar GroenLinks-wethouders na heb ik weinig automobilisten gehoord die hebben gevraagd of we alsjeblieft een milieuzone zouden kunnen invoeren. U bent toch volksvertegenwoordiger? Of stuurt u alleen op uw eigen wethouders?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zou mijn collega Van Aalst willen vragen of hij weleens spreekt met mensen die zich heel erg zorgen maken over de luchtkwaliteit in de stad, over het effect dat die heeft op de gezondheid van kleine kinderen, over het feit dat mensen met astma last hebben van de luchtkwaliteit. Nederland voldoet nog steeds niet aan de Europese normen op het gebied van luchtkwaliteit. Dat is iets waar we ons echt voor moeten schamen. Milieuzones zijn een manier om daaraan bij te dragen. Daarom vinden wij het uitermate belangrijk dat die komen. Dus ja, ik praat inderdaad met mensen die heel graag milieuzones geïntroduceerd zouden willen zien worden, om de luchtkwaliteitsproblemen op te lossen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Tja, het is bijzonder als GroenLinks denkt dat met milieuzones op die paar plekken in Nederland de problemen zijn opgelost. Ze weten daar heel goed dat de luchtkwaliteit in Nederland heel goed op orde is, op een paar plekken na; voor 98% hebben we het in Nederland hartstikke goed voor elkaar. Ik denk dat de staatssecretaris straks vast wel weer wat gaat zeggen over hoe het hiermee in China is gesteld. We hebben het hier dus hartstikke goed voor elkaar. Het is echt onzin om te denken dat we met een paar milieuzones die paar problemen nog gaan oplossen. Die milieuzones zijn symboolpolitiek; ze gaan niet bijdragen aan de luchtkwaliteit. We hebben het hier goed voor elkaar. Ik hoop dat u daar eens de nadruk op wilt leggen, in plaats van het altijd negatief af te spiegelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap werkelijk niet hoe mijn collega van de PVV kan stellen dat wij het goed voor elkaar hebben met de luchtkwaliteit, als we nog steeds niet voldoen aan de Europese normen, waarvan longartsen en masse zeggen dat ze te laag zijn. Ik snap dus niet waar u dit vandaan haalt. Ik ben echt heel blij dat we in dezen een staatssecretaris hebben die het belang van luchtkwaliteit wel ziet, en die ook ziet dat we snel stappen moeten zetten om te voldoen aan de Europese normen, om daarna door te gaan naar de WHO-normen. Ik hoop echt dat de PVV op dit onderwerp de minderheid is, en dat wij als meerderheid de staatssecretaris kunnen steunen in deze ambitie.

De heer **Sienot** (D66):

Ik hoorde GroenLinks zeggen dat er harmonisatie van dit beleid nodig is. Als D66 steunen wij dat volmondig. Wij zijn ook blij dat de staatssecretaris vooropgaat in het mogelijk maken van die harmonisatie, terwijl de vorige bewindspersoon zelfs nog een simpel bord tegenhield. Daarom zitten wij nu in deze situatie; ik ben blij dat dat is veranderd. Maar bent u het met ons eens dat juist een strengere, goede milieuzonering en

een geharmoniseerd model in heel Nederland kan bijdragen aan een strenger bronbeleid, en dat juist ook dat de ontwikkeling naar schonere motoren en een groter aanbod helpt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor deze vraag. Inderdaad denk ik dat als steeds meer gemeenten het belang zien van milieuzones en beleid om vervuilende auto's te weren, dit natuurlijk wel degelijk effect heeft op de noodzaak om steeds schonere auto's te produceren, en dat je zo ook die eisen steeds verder kunt opschroeven. Daarom is het wat ons betreft zo belangrijk is om ook die zero-emissiesticker onderdeel te maken van het pakket. Want dat is uiteindelijk waar we naartoe willen. Het is heel belangrijk dat dat ijkpunt duidelijk wordt gemarkeerd in de systematiek.

De voorzitter:

U vervolgt nu uw betoog en heeft daar nog anderhalve minuut voor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Nu over de laadpaalinfrastuctuur. Als we over twintig jaar miljoenen e-auto's moeten laden, moeten we echt nu al aan de slag om een plan te maken voor hoe die laadpaalinfrastuctuur eruit gaat zien. Dat hoeft nu namelijk nog niet veel te kosten. Maar de volgende keer dat bijvoorbeeld het riool en het asfalt worden vernieuwd, moeten gelijk ook die kabels voor laadpalen of in ieder geval de buizen de grond in. Vooruitdenken scheelt in dezen echt veel geld. Ook zijn er in woonwijken andere laadnetten nodig dan in kantoorwijken of winkelstraten. Kunnen alle dorpen en steden dit zelf? Wordt dit onderdeel van de omgevingsvisies? En moeten we de uitrol van de laadinfrastuctuur bij nieuwbouw bijvoorbeeld niet koppelen aan de parkeernorm? Wil de staatssecretaris hierover in overleg gaan met de gemeenten, en de Kamer daarover informeren?

Nog kort iets over smart charging. Fijn dat het kabinet de knelpunten en kansen van smart charging erkent. Wat GroenLinks betreft, is rijden op stroom van eigen zonnepanelen niet iets wezenlijk anders dan het eten van aardbeien uit eigen tuin. Zolang er geen sprake is van handel, zou de eigen stroom ook niet belast moeten worden, en zeker niet dubbel.

Wij willen dus heel graag dat smart charging een boost krijgt. Wij horen ook heel graag de plannen van de staatssecretaris om dit voor elkaar te krijgen.

Dan nog iets over de fiets.

De voorzitter:

Voordat u daarnaartoe gaat, is er een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, voorzitter. Ik heb nog een vraag over smart charging en elektrisch rijden. We kennen GroenLinks natuurlijk als een heel duurzame partij. Ik was even nieuwsgierig of GroenLinks mij zou kunnen uitleggen wat er duurzaam is aan al die accu's in die elektrische auto's. Zijn daar uitvoeringen bij die blijkbaar biologisch afbreekbaar zijn en leven van de liefde, of heb ik iets gemist?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er is inderdaad veel te zeggen over de duurzaamheid van elektrisch rijden. Op dit moment hebben we het erover dat het van belang is dat we in 2050 klimaatneutraal zijn. Maar goed, als je klimaatontkenner bent, is dat wellicht niet van belang. We moeten daarvoor naar vervoer dat klimaatneutraal is. Op dit moment is elektrisch rijden een heel goede manier om dit te doen. Vandaar dat we zien dat men in Europa, en ook in landen als China, waar de staatssecretaris net is geweest, en in Californië voorop wil lopen in de transitie naar elektrisch rijden. Bij het bouwen van die accu's en batterijen speelt inderdaad het issue rond bepaalde grondstoffen. De vraag is natuurlijk altijd dat die grondstoffen duurzaam verkregen moeten worden. In die zin snap ik de vraag van mijn collega van de PVV en ben ik blij dat ook hij aandacht vraagt voor een grondstoffenbeleid waarbij er aandacht voor is dat deze stoffen duurzaam gewonnen worden.

De heer Van Aalst (PVV):

Heel veel woorden, maar nog niet echt een antwoord op mijn vraag. Het verbaast me dat iemand hier zo kan preken voor elektrisch vervoer en kan zeggen dat het allemaal zo duurzaam is, terwijl je ook moet constateren dat kinderen aan de andere kant van de wereld in het donker lichtgeven omdat ze die accu's moeten maken. Dan vraag ik me toch echt af wat GroenLinks daar duurzaam aan vindt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nogmaals, ik deel die zorgen. Althans, ik vertaal deze opmerking maar even in een zorg over grondstoffenbeleid. Ik zou het de PVV vinden sieren als ze dit wat breder zou trekken, en zich zorgen zou maken over de grondstoffen die wij in Nederland importeren en gebruiken, en zou vinden dat daarover goede chain-of-custodyafspraken moeten komen. Ik denk dat de staatssecretaris het met mij eens is dat de auto-industrie daar ook een verantwoordelijkheid in heeft. Alleen koppelt mijn collega van de PVV dit nu linea recta aan de suggestie dat elektrisch rijden niet duurzaam zou zijn. Als je kijkt naar de klimaatuitdaging waar we voor staan, denk ik dat het cruciaal is dat we die omslag maken.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger vervolgt haar betoog en heeft daar nog enkele seconden voor.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, dan in enkele seconden een heel cruciale vraag over de fiets. Wat ons betreft, is de fiets een ongelofelijk belangrijke ontbrekende schakel op het gebied van duurzame mobiliteit. Wij zouden graag hebben dat de staatssecretaris in kaart bracht wat er nodig is om de fiets zowel te integreren in de MIRT-systematiek als in de bestuurlijke overleggen rond het MIRT. Eigenlijk horen we dus graag een plan van de staatssecretaris dat ervoor zorgt dat de fiets integraal binnen het MIRT wordt geborgd.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

U ook heel hartelijk dank. Het woord is nu aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. De vraag naar vervoer zal de komende jaren blijven groeien. Wil deze groei met het oog op het milieu duurzaam kunnen plaatsvinden, dan moet er zo veel mogelijk werk gemaakt worden van het schoner maken en, waar mogelijk, elektrificeren van het wagenpark. Een eerste vraag over de milieuzones; GroenLinks zei dit ook al. Ook wij zijn voorstander van een uniform landelijk systeem van milieuzones. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: hoever staat het hiermee? We weten dat de staatssecretaris hierover lokaal gesprekken voert met wethouders. Wij willen graag horen wanneer zij met een voorstel denkt te kunnen komen, aan hoeveel categorieën zij denkt en welke categorieën dit moeten zijn.

Daarnaast iets over de milieuzones voor vrachtvervoer. Die zijn op verschillende plekken in het land ingesteld. Hoewel deze vooral gericht zijn op een betere luchtkwaliteit, ontmoedigen ze natuurlijk ook de aanschaf en inzet van vervuilende vrachtwagens. Maar dit effect wordt weer grotendeels ongedaan gemaakt wanneer vervuilende vrachtwagens met een buitenlands kenteken geen strobreed in de weg wordt gelegd om, bijvoorbeeld, naar de Rotterdamse haven te rijden. Ik heb op 31 maart hierover een petitie van VeTrOn overhandigd gekregen. Deze is inmiddels ook met de commissie gedeeld. Kan de staatssecretaris duidelijk maken hoe zij ervoor gaat zorgen dat er bij milieuzones zoals die op de Maasvlakte gehandhaafd gaat worden? En is zij bereid om daar extra capaciteit voor de ILT tegenover te zetten?

Voorzitter, dan de fiets. Met de komst van de elektrische fiets en de speedpedelec begint de fiets voor veel forenzen een duurzaam alternatief te vormen voor het woon-werkverkeer, zeker als er tussen de woon- en werkplek een snelfietspad ligt. De aanleg hiervan is verhoudingsgewijs goedkoop, het draagt bij aan het ontlasten van autowegen en fietsend naar het werk gaan is voor de forens ook nog eens een stuk gezonder. Alle seinen staan dus op groen, zou je zeggen. Toch wordt in de Volkskrant van afgelopen dinsdag gewaarschuwd voor het feit dat veel van de ambities voor snelfietspaden blijven hangen in de verkenningsfase en niet echt van de grond komen. Herkent de staatssecretaris dit probleem? En wat is zij van plan te gaan doen om de daadwerkelijke ontwikkeling van fietspaden voor deze vorm van duurzaam vervoer te stimuleren?

Voorzitter. De stimuleringsmaatregelen om het vervoer duurzamer te maken zijn leuk, maar we zien helaas maar al te vaak dat het geld terecht komt bij mensen die al een dikke portemonnee hebben. Dat zien we bijvoorbeeld met de subsidies voor de aanleg van een laadpaal bij de aanschaf van een nieuwe elektrische auto. Hetzelfde geldt -- en daar is net ook al aandacht voor gevraagd -- voor de bijtellingsregels die elektrische auto's, en voorheen ook de plug-inhybrideauto's, voordelig maken. Sterker, deze gesubsidieerde auto's verdwijnen na de leaseperiode naar het buitenland, terwijl je juist zou willen dat ze beschikbaar komen op de Nederlandse tweedehandsmarkt. Herkent de staatssecretaris dit probleem en hoe gaat zij dat oplossen?

Ten slotte, voorzitter, mijn laatste punt. Dat raakt aan de aanpak van vervoersarmoede: niet de mogelijkheid hebben om je snel en goedkoop van A naar B te verplaatsen, met alle gevolgen van dien voor je sociale leven en je kansen om jezelf te ontwikkelen, bijvoorbeeld door werk te vinden. Is de staatssecretaris bereid om, naast het doorrekenen van de CO₂-effecten van de maatregelen die voortkomen uit het klimaatakkoord, ook te kijken naar wat deze maatregelen betekenen voor de beschikbaarheid van vervoer en vervoersarmoede? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. Als laatste in deze eerste termijn mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Bromfietsen zijn vaak vervuilerder dan auto's. Dat weten mensen niet, maar toch is het zo. Dat blijkt uit onderzoek van TNO. Ze zijn verantwoordelijk voor 27% van de emissies van koolwaterstoffen en voor 9% van de CO₂-emissies uit het wegverkeer. Het is goed dat voor brom- en snorfietsen steeds strengere emissie-eisen gaan gelden, en dat de meest vervuilende voertuigen sinds januari niet meer verkocht worden. Dat is ook echt winst voor voetgangers en fietsers, want die zijn vaak de pineut van al die uitlaatgassen. Eind 2016 werd de motie van mij en mevrouw Van Tongeren aangenomen over het uitfaseren van benzinebrommers. Ik lees in de brief van de staatssecretaris dat zij hier samen met de RAI werk van maakt, en dat er nu onderzoek plaatsvindt. Maar de grote vraag is natuurlijk: wanneer worden er geen brommers met verbrandingsmotor meer verkocht? En kan de categorie snorfietsen al op een eerder moment uit de verkoop worden gehaald? In antwoord op mijn vragen in een eerder schriftelijk overleg heeft de staatssecretaris nog een interessante optie genoemd, aangezien er juist voor deze categorie elektrische alternatieven voorhanden zijn. Graag een reactie. En is de staatssecretaris, kijkende naar het TNO-onderzoek, bereid om scooters en brommers te betrekken bij het eenduidige systeem van milieuzones waaraan zij werkt?

Voorzitter. Die milieuzones kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de steden. In het regeerakkoord is de ambitie opgenomen om in 2030 alleen nog emissieloze auto's te verkopen. Als je die twee zaken aan elkaar koppelt, zou je toch de vraag kunnen stellen of gemeenten niet de ruimte moeten krijgen om met de milieuzones een stip op de horizon te zetten voor emissieloze auto's. Graag een reactie. Duitse steden gaan een stuk verder dan Nederland: ze gaan 10 miljoen diesels weren. Als de Duitse regels strenger zijn dan de Nederlandse, is er het risico dat een deel van deze diesels bij ons op de markt komt. Ziet de staatssecretaris dat risico ook? Wat kunnen we daartegen doen?

Dan de fiets. In 2014 werd nog een motie van mij aangenomen over fietsparkeren bij stations en een evenwichtige kostenverdeling tussen decentrale overheden en vervoerders. Ik begrijp dat de exploitatie en het beheer van fietsenstallingen bij stations in de praktijk financieel nog niet goed geregeld zijn, voor de korte en de lange termijn. Op welke manier worden de kosten nu en in de toekomst wel evenredig verdeeld? De leasefiets is een heel interessante ontwikkeling, waar ik blij mee ben.

Tot slot de elektrische laadinfrastructuur. Ik hoop daarmee net binnen de tijd gebleven te zijn, voorzitter. Voor wat de gemeentelijke infrastructuur betreft, sluit ik me aan bij GroenLinks. Mijn vraag gaat over de snelwegen. Er is een brede behoefte aan een eenduidig bord voor elektrisch laden langs snelwegen. Is de staatssecretaris hiertoe bereid? Bovendien lijkt er nog geen sprake van een gelijk speelveld tussen benzinestations en snellaadstations. Zo hebben benzinestations het alleenrecht op verzorgingsplaatsen, en snellaadstations niet. Ook mogen er bij snellaadstations geen

winkel en toiletten worden geplaatst. Dat lijkt de uitbreiding te vertragen. Kan de staatssecretaris ingaan op die knelpunten? Dank u wel.

De voorzitter:

Echt ruim binnen de tijd, zelfs zo'n vijftien seconden. We gaan naar de laatste spreker in deze eerste termijn van de Kamer: de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Voorzitter. De fiets heeft voor het eerst echt een plek in het regeerakkoord gekregen. Dat is natuurlijk een ereplek. Als inspiratie voor het nieuwe beleid zou ik de staatssecretaris graag een beetje op gang helpen en haar ons D66-fietsplan overhandigen. Ik leg dat nu even hier bij u neer, staatssecretaris. Dit is voor u. Er staan vijf concrete voorstellen in om mensen meer te laten fietsen, fietsen veiliger te maken en de fiets beter te kunnen stallen. Wil de staatssecretaris reageren op dit plan? Dat hoeft natuurlijk niet gelijk; een schriftelijke reactie zou prima zijn. Is zij daartoe bereid?

Een van de actiepunten in het plan betreft de fiscale regeling voor leasefietsen.

Verschillende sprekers hadden het daar al over. Er is al groen licht voor gegeven naar aanleiding van mijn Kamervragen daarover. Ik ben razendbenieuwd hoe het gaat met de ontwikkeling daarvan. En dan is er nog een interessante prikkel mogelijk, en die bestaat al, om fietsen voor meer mensen aantrekkelijk te maken. Als je fietsforens bent, dus naar je werk fietst, kun je daarvoor ook 19 cent kilometervergoeding krijgen. Een prachtige kans. Daar blijken nog maar heel weinig werknemers van te profiteren. Dat is jammer, en dus ook een gemiste kans. Hoe kunnen wij dit veranderen, zo vraag ik aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Tot 15 kilometer staat de fiets voor D66 op één. Bij grotere afstanden is de elektrische auto een schone keuze. Zelf kwam ik vandaag met een deelauto op zonne-energie. Net als een groot deel van de andere 120.000 elektrische rijders in Nederland vraag ik mij vaak af: waar kan ik onderweg opladen? Als je diesel of benzine wilt tanken, is dat geen probleem; volg de borden. Maar die 120.000 elektrische rijders moeten als een soort padvinders speuren naar een snellaadstation. D66 wil een apart pictogram voor elektrische laadstations op bewegwijzeringsborden. En de app kan eveneens beter. Dan moet je je toevlucht nemen tot een app, zit je op je schoot te klooiën en te scrollen, met als gevolg: gevaarlijk op de weg. En dan is die app nog niet eens op een idee gekomen; hij brengt je desnoods naar laadpalen die in de Noordzee staan. True story, voorzitter. Op die manier wordt het elektrische rijders dus moeilijker in plaats van makkelijker gemaakt. Daarom wil ik de staatssecretaris drie simpele vragen stellen. Op welke manier kunnen we snellaadstations langs autosnelwegen met verkeersborden aanduiden, zoals dat voor brandstofauto's al heel normaal is? Hoe kunnen we daar snel voor zorgen? En is de staatssecretaris bereid om met marktpartijen en brancheorganisaties afspraken te gaan maken over een goede app voor laadpalen en laadstations?

Voorzitter. De verkoop van elektrische auto's stijgt exponentieel, maar er is een nog veel groter potentieel als we hiervan ook echt de makkelijkste keuze maken. Hiervoor ligt er een grote rol voor fabrikanten en leveranciers. Er zijn veel te weinig aantrekkelijke modellen, het aantrekkelijk maken van een e-auto voor jou als consument komt niet uit de verf -- en dan zwijg ik nog over de lange wachttijden. Ik wil de staatssecretaris daarom

vragen of zij bereid is tot een nieuwe green deal elektrisch vervoer, en of zij die wil verlengen tot 2030. Er loopt er nu een af in 2020.

Voorzitter, ik rond af. Ik zou nog het volgende willen zeggen. Als we het een beetje makkelijker maken, en leuker, dan kunnen we het vervoer in Nederland veel schoner maken, en ook nog handiger. Dank u wel.

De voorzitter:

Voordat u deze plaats verlaat, is er voor u nog een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik had een vraag over een onderwerp waar de heer Sienot zelf niet over spreekt, maar zijn collega wel, namelijk de onderhandelingen op de mobiliteitstafel. Er moet een grote ambitie gehaald worden op het gebied van het klimaat. Een van de maatregelen waar onder andere de sector erg enthousiast over is, is de kilometerheffing. Dit is al gezegd. Stel dat ze vanuit de milieuorganisaties en vanuit de sector, dus de ANWB, RAI en noem maar op, zeggen dat dát de maatregel is die nodig is om Nederland in beweging te houden en om die klimaatdoelen te halen. Is dat voor D66 een no-go?

De heer **Sienot** (D66):

Nou, wat D66 betreft is de go wat ook in het regeerakkoord staat, namelijk dat we proeven, pilots, gaan doen met betalen naar gebruik. Daar zijn wij nog steeds een warm voorstander van. Ik zou graag aan de staatssecretaris de vraag stellen of zij dat ook nog is. Dat vermoed ik wel, want het staat in het regeerakkoord. Dat is dus het kader, en wij zijn zeker bereid om daarbinnen te spreken en te leren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed, dat klinkt alweer wat minder streng dan bij uw coalitiecollega. Betekent dit dat die proeven dan ook zullen gaan over personenvervoer, en dat als vanuit de sector en ngo's het signaal komt om kilometerheffing op personenvervoer serieus te nemen, dat onderdeel wordt van de pilots en vervolgen?

De heer **Sienot** (D66):

Ik heb het gevoel dat ik mezelf nu een beetje ga herhalen. Het kader is in het regeerakkoord gezet. We willen de pilots mogelijk maken. Als de sector, de belangenorganisaties en alle experts zeggen dat dit een goed idee is, dan zou je het zeker kunnen proberen. En die ruimte is er ook. Dat kader zouden wij graag benutten.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft ook een vraag voor de heer Sienot.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. De heer Sienot sloot af met: we moeten het elektrisch rijden vooral makkelijker en leuker maken. Voor ons is het juist van belang dat we dat betaalbaar maken voor iedereen. Die vraag stelde ik net ook. Ik hoorde de D66-fractie

daar eigenlijk niks over zeggen. Hoe gaan we dit nou betaalbaar en toegankelijk maken voor een groot deel van onze bevolking, het deel dat niet heel veel verdient en niet heel veel aan een auto heeft uit te geven? Wat denkt D66 daaraan te gaan doen?

De heer **Sienot** (D66):

Ik ben heel blij dat u die vraag stelt, want dit paste niet meer in mijn bijdrage. Wij hebben daar wel een beeld bij. Ik denk dat de heer Dijkstra voor een deel gelijk heeft dat die modellen snel goedkoper worden. Dat heeft gewoon te maken met de ontwikkeling van de technologie. Daar is de leraar geschiedenis nu niet mee geholpen; dat ben ik onmiddellijk met u eens. Daarom vind ik het bijvoorbeeld ook een gemiste kans dat wij voor de tweedehandsmodellen nu eigenlijk een soort exportmotor hebben aangezet. Voor een tweedehandsleaseauto betaal je meer bijtelling dan voor een nieuwe. Dat is allemaal heel onaantrekkelijk. Ik denk dat er veel fiscale belemmeringen vallen op te lossen, zowel door ervoor te zorgen dat je meer aan je elektrische auto kunt verdienen door bijvoorbeeld je batterijen als opslagmedium te gebruiken, dat makkelijker en fiscaal aantrekkelijk te maken, als door ervoor te zorgen dat die tweedehandsmodellen op de Nederlandse markt blijven. Bij brandstofauto's is de meest verkochte auto uiteindelijk de tweedehandsauto. Die markt moeten we ook aanzetten voor elektrisch rijden. Dus: die exportmotor uit, de motor voor de tweedehandsmarkt aan!

De heer **Laçin** (SP):

Eens: die exportmotor moet uit; de tweedehands elektrische auto's die uit de lease komen, moeten vooral hier blijven. Alleen heeft die leraar geschiedenis, waaraan de heer Sienot refereerde, daar nu niks aan. Ik wil dus eigenlijk wat meer concrete voorstellen van de D66-fractie horen. Hoe denkt D66 dat die elektrische auto, als we de exportmotor uitzetten en hij in Nederland blijft, op korte termijn terecht gaat komen bij de vele huishoudens die hem nu niet kunnen betalen en daarom toch maar voor een diesel of een benzineauto gaan? Ik hoorde daar niet echt een antwoord op.

De heer **Sienot** (D66):

Volgens mij gaf ik wel een antwoord: het wegnemen van belemmeringen voor de tweedehandsmarkt, dus ervoor zorgen dat je nog meer dan nu van je elektrische auto voordeel hebt en profiteert, zodat je hem eigenlijk gedurende het gebruik terugverdient. Dat maakt dat de aanschafprijs van die auto uiteindelijk ook lager kan worden. En ik denk dat het een heel goed idee is om ook iets te gaan doen met de garantie op de batterij, zodat de zorgen daarover worden weggenomen. Je betaalt dan in eerste instantie misschien wat meer voor een elektrische auto, en ook voor een tweedehandsauto, maar die batterij gaat dan heel lang mee. Alleen moet je de zorgen daarover wegnemen, dus ervoor zorgen dat dat ook echt zo is. Ik denk dat het concrete voorstellen zijn: fiscale belemmeringen, garantie op batterijen, ervoor zorgen dat je meer kunt verdienen aan je elektrische auto gedurende het gebruik. Zo kunnen we er uiteindelijk voor zorgen dat ook de leraar geschiedenis daarvan gaat profiteren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik heb begrepen dat we direct kunnen doorgaan met de staatssecretaris. Zij zal haar antwoorden in blokjes geven. Omwille van de tijd wil ik voorstellen dat we onze

eventuele vragen aan het eind van zo'n blokje aan de staatssecretaris stellen. Dan moeten we misschien maar kijken of we vandaag de eerste termijn kunnen afronden, als de staatssecretaris heel erg snel is en heel weinig interrupties krijgt. Ik kan het niet voorspellen, maar dan lukt misschien nog een tweede termijn. In ieder geval begint zij nu aan haar eerste termijn van de beantwoording. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Bij een AO over duurzaam vervoer proberen wij het tempo er een beetje in te houden; dat lijkt mij een goed streven.

In lijn met het Parijsakkoord werkt het kabinet aan een klimaatakkoord om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49% te verminderen. De mobiliteitssector is een van de vijf sectoren waarvoor afspraken worden gemaakt. U weet dat de circulaire economie als dwarsdoorsnijdend thema is aangewezen. In lijn met het regeerakkoord en de restopgave van het energieakkoord, die ook benoemd is in het regeerakkoord, streef ik naar een CO₂-uitstoot van maximaal 25 megaton in 2030 voor de mobiliteitssector. Dat was meteen de eerste vraag van de heer Dijkstra. Daarmee kom je op die opgave van 7 megaton. Overigens heeft het PBL in een aanscherping van zijn tabel eigenlijk ook het kosteneffectieve pakket al aangescherpt tot ongeveer 6 megaton. Maar ik proef de ambities bij de sector om vast te houden aan die ambitie van het energieakkoord. Het regeerakkoord geeft daar ook alle aanleiding toe.

Voorzitter. Om de ambities te bereiken, zullen we samen met de sector stappen moeten zetten. Ik ben hard aan de slag gegaan met de mobiliteitstafel, waar overigens ook weer allerlei tafels onder zitten. Een van de onderwerpen die de Kamer noemde, waren de banden. Een heel aantal partijen wil graag met name voor de banden de handen ineen slaan, om ook op dat gebied een bijdrage te kunnen leveren. Ook op het gebied van de Zero Emissie Stadslogistiek willen allerlei partijen graag aan de slag. Er zit dus veel energie in deze sector. Het is heel mooi om dat te zien. Ik ben ontzettend blij met de betrokkenheid van de partijen, die allemaal zeggen dat ze een steentje kunnen bijdragen en dat ook graag willen. Ik zet dus eigenlijk in op een soort drieslag. Die drieslag is: voorkomen, verminderen en verduurzamen. Ik zet in op elektrificatie waar dat kan. Er is inzet op duurzamere biobrandstoffen waar dat als tussenstap nodig is. En op win-wins waar deze mogelijk zijn; denk daarbij aan lucht en geluid, maar ook aan bereikbaarheid en energieonafhankelijkheid. Natuurlijk is er ook het Nederlandse industriebelang. Het was mooi om in China de kennis van laden en de Nederlandse productie te zien. En we weten allemaal dat we als Rijk, met onze inkoopmacht en als launching customer, een belangrijke rol kunnen spelen om innovatie te stimuleren en ook om kleinere bedrijven kansen te geven, en soms ook om grotere ontwikkelingen een kans te geven. Zo is die vloot bij Schiphol ontwikkeld met VDL. Het was hartstikke mooi om de trots van dat bedrijf te zien. De grootste vloot van elektrische bussen in heel Europa rijdt hier rond in Nederland, en het is een Nederlands bedrijf dat die heeft gemaakt.

Voorzitter. We komen niet helemaal met lege handen. Uit de klimaatenvolperonde van dit jaar blijkt dat er -- letterlijk -- energie zit in de transportsector, want we hebben maar liefst 26,5 miljoen uit de klimaatenvolper gekregen voor projecten om schone mobiliteit te stimuleren. U weet allemaal dat de projectselectie gebeurt op kosteneffectiviteit.

Daarmee gaan we de Zero Emissie Stadslogistiek versnellen. In totaal worden er zeventien waterstofstankstations gebouwd, waarvan zeven in 2018.

De voorzitter:

Mevrouw de staatssecretaris, ik heb even een vraag voor u, zodat de leden hun planning kunnen maken. We hadden gemiddeld twee interrupties afgesproken, na de blokjes. Zo kunnen de leden weten waar ze hun interrupties kunnen inzetten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

O ja, sorry. Ik had beloofd om te beginnen met de blokjes, excuses. Zeker, maar dit was nog maar mijn algemene inleiding. Daarna heb ik nog de milieuzones, voertuigen, brandstoffen, vliegen, de trein, de fiets en natuurlijk Bo-rent.

Er is ook een innovatieregeling voor de transportsector en de uitbreiding van het innovatieve logistieke programma Lean & Green. We werken aan de verduurzaming van de binnenvaart; ook die vraag is gesteld. We werken aan schoner en zuiniger rijden met bedrijfsauto's door het initiatief De beste band. Daarbovenop is er 23 miljoen van de topsectoren om de logistiek slimmer en schoner te maken. Naast dat geld gaan we natuurlijk verleiden: zero-emissieauto's aantrekkelijker maken, bijvoorbeeld door differentiatie van parkeertarieven en door laden makkelijk te maken. Ik was overigens gisteren bij de prachtige lancering van het Elaad-testcentrum, waar partijen uit heel Europa komen om hun protocollen te testen, en waar wij volgens mij in Europees verband best trots op mogen zijn. We zetten in op strengere CO₂-normen voor voertuigen, maar dat doen we in Europees verband, want dat is belangrijk voor de Europese markt. En we zetten daar echt op in met de ons omringende landen, die daarin ook graag koploper willen zijn. Dat is het meest kosteneffectief.

Dan, voorzitter, uiteraard de mobiliteitstafel: wordt het parlement betrokken bij het klimaatakkoord? Ik begrijp dat er ook met Nijpels een gesprek is geweest. En ik begrijp dat er de wens was van een gesprek met mevrouw Nijhoff, die met veel inzet en passie de mobiliteitssectortafel trekt. Een algemeen overleg met de minister van EZK op 28 juni lijkt me een hartstikke goed idee. Uiteraard wordt u betrokken bij de ontwikkeling van al die plannen. Uiteindelijk moeten we natuurlijk allemaal aan die doelstelling van 49% in 2030 voldoen en die hard genoeg maken. Daar wordt hard aan gewerkt.

Misschien kan ik hierbij meteen de vraag van de heer Von Martels meenemen over het bronbeleid: gaan we strenger EU-bronbeleid ondersteunen? Ja, dat is absoluut de ambitie, want via het Europese bronbeleid kunnen we die verbeteringen op een heel efficiënte manier in de hele Europese markt realiseren, wat effectiever en efficiënter is dan alleen binnen de Nederlandse markt. We vinden het huidige voorstel niet toereikend, dus we zetten in op een aanscherping daarvan.

Tot zover het blok algemeen, voorzitter. Ik wil nu naar de milieuzones.

De voorzitter:

Maar er is ook een vraag over het blokje algemeen, en wel van de heer Dijkstra van de VVD. Ik wil afspreken om in deze termijn twee interrupties per fractie te doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik ben een beetje blij met een paar antwoorden van de staatssecretaris, maar ik heb ook grote zorgen. In het regeerakkoord, dat toch leidend voor ons is, stond 3,5 megaton bij transport door zuinigere banden, Europese normen, elektrische auto's,

biobrandstoffen en een paar stedenmaatregelen. De staatssecretaris geeft in haar brief aan dat dat het dubbele wordt: 7. Hoe kan zo'n mobiliteitstafel zomaar accepteren dat die doelstelling verdubbelt? Dan kunnen we zo meteen in juni spreken over inzet en passie, maar als het verdubbelt, betekent dat wel wat, en allereerst voor de kosteneffectiviteit. De staatssecretaris heeft benadrukt dat die leidend is. Maar als zo meteen blijkt dat het niet kosteneffectief kan, als het PBL aantoont dat het gewoon heel erg duur gaat worden om deze verdubbelde doelstelling te gaan halen, wat dan? Komen we dan uit bij die rare lijstjes van Milieudefensie, Greenpeace en Stichting Natuur & Milieu, waar de VVD en liberalen huiverig van worden omdat daar allemaal dingen in staan die wij niet willen? Want nogmaals, we gaan dit niet redden met alleen bandjes oppompen. Dat gaan we wel doen met een heel streng bronbeleid, want dat is het meest kosteneffectief. Ik wil echt wegblijven van al die andere vreselijke dingen, zoals een verlaging van de maximumsnelheid, het aanpassen van reiskostenregelingen, kilometerheffingen op personenauto's, meer subsidies voor personenauto's et cetera. Dus het is prachtig als wij daarbij betrokken worden in juni, maar zijn we dan niet te laat? En hoe gaan we om met mijn zorgen? Die zorgen zijn namelijk legitiem.

De voorzitter:

Ik denk de mevrouw de staatssecretaris uw vraag inmiddels heeft gehoord. We moeten nu echt even kijken naar de tijd. Ik wil iedereen de gelegenheid geven om vragen te stellen, maar dan moeten we dat niet zo lang doen. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Tijdens de onderhandelingen over dit regeerakkoord is de ambitie vooropgezet van 49%, en zelfs van 55% CO₂-reductie als dat in Europees verband te realiseren is, maar wel op een kosteneffectieve manier. Die kosteneffectiviteit is dus absoluut leidend bij elke maatregel die we nemen. Daarnaast zijn er een aantal randvoorwaarden in dit regeerakkoord neergelegd. Rekeningrijden is er daar een van. Er worden pilots uitgevoerd, maar het regeerakkoord is helder met de formulering dat rekeningrijden er niet is in deze kabinetsperiode. Op dat punt zitten er dus go's en no-go's in het regeerakkoord, zoals in elk regeerakkoord. Daarbinnen zal ik uiteraard mijn plannen vormgeven. Een van de go's die in het regeerakkoord staan, is dat we het huidige energieakkoord uitvoeren. Daarin staat weer die doelstelling van 25 megaton. Dat gesprek heb ik dus ook met de sector. Aan de andere kant zegt collega Wiebes dat hij alle ambitie nodig heeft als we tussen 49% en 55% willen uitkomen. De reden dat de VVD zich geen zorgen hoeft te maken, is dat de kosteneffectiviteit daarbij altijd leidend is. Op die manier worden ook de stimuleringsmaatregelen verdeeld door collega Wiebes van EZK. Ik vind dat de goede manier. We moeten daar beginnen waar we de meeste meters kunnen maken. Daarom vind ik de kosteneffectiviteit een heel nuttige en belangrijke leidraad voor het vormgeven van de maatregelenpakketten. Daarnaast zijn er een hoop dingen waarvoor je niet per se geld nodig hebt. Het gaat om afspraken die je met de sector kunt maken omdat die daar zelf ook graag mee aan de slag wil. Ik zou het zonde vinden om de energie in de sector niet te benutten als we daarmee -- hoe kosteneffectief wil je het hebben? -- nog meer meters kunnen maken. Het regeerakkoord is natuurlijk absoluut het kader waarbinnen we dat pakket met elkaar maken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De exacte verdeling naar sector komt nog, maar om zomaar die oude 25 megaton uit het energieakkoord over te nemen, vind ik niet direct een gelopen race. Met kijken naar de kosteneffectiviteit ben ik heel blij. Met de 49% ook, want dat is wat we met elkaar hebben afgesproken. Ik wijs er wel op dat Europa voor de non-ETS-sectoren 36% als leidraad heeft genoemd. En wat nou als die flinke aanscherping van het bronbeleid niet lukt? Komen we dan weer terug op die ellendige linkse lijstjes met allerlei milieumaatregelen? Die willen we niet, want ik ben juist voor innovatie en voor bronbeleid, maar wel met realisme. Dus als we het hebben over stadsdistributie en allerlei wensen van wethouders om hun stad schoner te maken, laten we dan ook even kijken hoe de markt er op dit moment aan toe is. Hoeveel van die elektrische bestelbusjes zijn überhaupt op de markt verkrijgbaar? We hebben het er allemaal wel over, maar zijn ze ook te koop, zijn ze betaalbaar en werken ze? Het komt allemaal, maar er moet wel realisme zijn over de tijd, de planning en de targets.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat deel ik helemaal, maar ik refereer ook aan de zinsnede uit het regeerakkoord dat wij het energieakkoord uitvoeren. Op het gebied van biomassa-bijstook is dat een issue. Op het gebied van dit soort zaken moeten we dat dan ook serieus nemen. Ik neem dat dus serieus. Ik vind het overigens heel interessant dat niet zozeer de wethouders tegen mij zeggen dat ze graag zero-emissie-stadsdistributie willen. Het zijn de ondernemers en verladers zelf die zeggen: wij willen dat graag, want dan kunnen wij ook betere afspraken met de gemeenten maken over bijvoorbeeld levering, omdat je niet te maken hebt met al die uitlaatgassen. De sector zegt zelf ook in 2025 naar zero-emissie-stadsdistributie te willen. Ik ben heel blij dat we daar extra geld aan kunnen geven als een van de projecten van die 300 miljoen euro, omdat het een heel kosteneffectieve maatregel is. Ik snap heel goed de scherpte van de heer Dijkstra als hij zegt dat we wel steeds moeten kijken of we het het meest efficiënt doen. Dat deel ik met hem. Zo kijk ik ook absoluut naar de maatregelen.

Voorzitter. Ik wil ik graag doorgaan naar de milieuzones. Ik heb onlangs een brief aan de Kamer gestuurd over de harmonisatie van de milieuzones. Het is namelijk belangrijk dat gemeenten, tot de transitie naar schone mobiliteit helemaal volbracht is, de ruimte hebben om lokaal maatwerk te leveren. Daarbij zijn twee dingen aan de orde. Je wilt gemeenten die ruimte bieden, maar je wilt ook helderheid hebben voor de automobilist. We willen geen lappendeken. Daarom moet die helderheid er komen, dus één systeem met duidelijke categorieën en borden, dat aansluit bij voorbeelden uit het buitenland. De punten die door de leden zijn gemaakt, neem ik zeker serieus. Bij de uitwerking van het voorstel, waarmee ik voor de zomer hoop te komen, kan ik laten zien hoe ik ze heb meegenomen.

Een heel belangrijk punt is dat we zullen moeten ingaan op de overgangperiode. Wetgeving maken kost tijd. Of het nu gaat over statiegeld of over milieuzones: een zorgvuldig wetgevingsproces kost tijd. Soms zegt de ene partij: kan het niet een tandje sneller? Soms zegt de andere partij dat. Wij hebben ook een zorgvuldig proces met elkaar te doorlopen, inclusief uiteraard het proces in het parlement. Nogmaals, voor de zomer kom ik met de outline. Dan kunnen we daarover meer in detail met elkaar spreken. Maar voor de overgangperiode zou ik graag willen bekijken of we als bestuurders onderling

tot een pragmatische oplossing kunnen komen voor de steden die nog geen milieuzone hebben. Zo hoeven we niet binnen korte tijd mensen een aantal keer te informeren over een verandering van de situatie. Ik denk dat we dat als uitgangspunt niet zouden moeten willen. Ik zal u meer laten weten over waartoe we kunnen komen als ik het voorstel naar de Kamer stuur. Maar ik begrijp heel goed de zorg op dit punt.

De voorzitter:

Bent u daarmee aan het einde van het blokje milieuzones?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ga er even doorheen en kijk of ik nog een ander punt heb. Mevrouw Kröger wil er per se een sticker bij. Ik stuur graag meer op het effect dan op het middel. In eerste instantie denk ik niet aan een sticker. Ik denk dat het simpeler kan, maar nogmaals, daar kom ik op terug.

Er was nog een vraag van mevrouw Dik-Faber over het risico dat diesels bij ons op de markt komen. Dat is inderdaad een risico. Dat deel ik en daar is ook geen panklare oplossing voor. We hebben een Europese interne markt. Daarmee heb je dit soort risico's. Ik ga dit natuurlijk wel betrekken bij de verdere uitwerking van het systeem. We denken erover na of er nog iets is wat we eraan zouden kunnen doen.

Voorzitter, dat is het einde van het blokje milieuzones.

De voorzitter:

Ik zie drie interrupties voor u, met als eerste mevrouw Kröger, daarna de heer Laçin en dan mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de staatssecretaris vaak zeggen dat ze stuurt op het doel en niet op het middel. Dat lijkt mij in principe een lovenswaardig iets. Alleen in dit geval denk ik: we hebben een voorbeeld van ons buurland, dat met stickers effectieve milieuzones heeft. Als we daarvan afwijken en met een ander systeem komen, vraag ik me af op basis waarvan de staatssecretaris denkt dat het beter is om geen sticker te hebben.

Mijn tweede vraag was of ze ook wil reageren op het zero-emissiesysteem.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik wil een zo eenvoudig mogelijk systeem. Als we een eenvoudig, handhaafbaar en gemakkelijk te begrijpen systeem kunnen invoeren waarbij we niet elke automobilist verplichten om een sticker aan te schaffen, hebben we een vereenvoudiging weten te bereiken die het systeem nog helderder maakt. We hebben naar verschillende systemen gekeken en denken dat het zou kunnen zonder sticker.

Op zero emissie kom ik straks in het kader van elektrisch rijden terug. Op de lange termijn zou je zoiets kunnen overwegen, maar in de bestaande praktijk is het aandeel elektrische auto's voorlopig nog heel klein. Je zou het misschien op een gegeven moment bij een evaluatie van een wetsvoorstel kunnen meenemen; een aantal anderen had daar ook vragen over. Maar op dit moment voorzie ik het nog niet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik zie het uiteindelijke voorstel voor de zomer heel graag tegemoet. Maar het heeft wel degelijk een effect dat met die sticker zichtbaar is in welke categorie een auto zit. Dat is de ervaring in Duitsland. Als de staatssecretaris een ander systeem invoert, ben ik dus wel benieuwd wat daarvan de rationale is, ook op dit punt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voor mij gaat het om een, met name voor de automobilist, zo eenvoudig mogelijk en makkelijk handhaafbaar systeem. Als we het zo eenvoudig mogelijk kunnen maken zonder de aanschaf van een sticker, waarom zouden we mensen dan per se verplichten om een sticker aan te schaffen?

De heer Laçin (SP):

Ik hoop dat dit niet wordt beschouwd als een interruptie, omdat ik nog geen antwoord op mijn vraag heb gekregen over de milieuzones met betrekking tot het vrachtvervoer, buitenlandse kentekens en de handhaving daarop.

De voorzitter:

Vooruit.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Die vraag komt verderop in de stapel terug. Ik zal die vraag dan beantwoorden. Dat hoeft de voorzitter dan wellicht niet als interruptie van de heer Laçin te beschouwen.

De heer Laçin (SP):

In welk blok?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik kan de vraag ook in dit blokje meenemen. Het onderwerp is al eerder besproken en ligt voor een deel op het terrein van de minister. Uit de gezamenlijke handhavingsacties van de gemeente Rotterdam, de politie en de ILT blijkt dat ongeveer 10% van de vrachtwagens op de Maasvlakte uit het buitenland afkomstig is. 15% van die 10% -- dan heb je het dus over ongeveer 2% -- is in overtreding. Dat is voor mij geen reden om de zone op te schorten, zoals weleens gesuggereerd is. De echte oplossing is om internationale uitwisseling van de juiste vervoersgegevens zo snel mogelijk te regelen. Dit kaarten we aan in Brussel. We kijken ook naar bilaterale afspraken. We snappen allemaal dat zo'n situatie onwenselijk is. Ik ben blij dat het in totaal gaat over 2%, maar ook die 2% wil je eruit hebben. We doen dus ons best om daarover afspraken te maken.

De voorzitter:

Daarover is een interruptie, de eerste, van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Het is vooral niet mijn voorstel om de milieuzone op te heffen. Laat dat helder zijn. Het gaat wellicht om 2% op dit moment, maar die moeten we ook aanpakken voor een level playing field. Ik hoor de staatssecretaris zeggen: we zijn ermee bezig. Hoever zijn we en

wanneer krijgen we daar meer over te horen? Hoe staat het met de bilaterale afspraken en wanneer worden we daarover geïnformeerd?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het is zeker mijn ambitie om te bekijken of we die laatste 2% kunnen aanpakken. Dat delen we dus. We hopen u daarover voor de zomer meer te kunnen berichten.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Mijn vraag ging over het betrekken van scooters en brommers bij milieuzones. Ik begrijp dat scooters niet snel van de ene naar de andere stad zullen rijden, dus dat wat dat betreft de urgentie minder groot is. Maar ik zie wel dat de milieuzones in Amsterdam en Utrecht ook betrekking hebben op scooters en brommers. Is beleid vanuit het Rijk daarvoor wenselijk of toch niet nodig? Daar wil ik graag een toelichting op.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Dik-Faber schetst meteen waarom ik me in eerste instantie vooral gericht heb personenauto's. Voor vrachtauto's is het namelijk al geharmoniseerd. We zijn zelfs aan het bekijken of bestelauto's samen te voegen zijn met personenauto's. Het probleem van eenzelfde chauffeur of bestuurder die met meerdere milieuzones te maken heeft, is veel acuter bij auto's dan bij brommers. Naast Amsterdam verkent, voor zover wij weten, alleen Maastricht deze optie voor brommers. Nogmaals, ik heb ook gesprekken met de VNG in aanloop naar de ontwikkeling van het wetsvoorstel. Ik zal me laten informeren over of er meerdere vragen over zijn. Ik wil afwegen of het zinvol en nuttig is om het helemaal te harmoniseren. Er moet dan ook een technisch logische knip te maken. Ik zal het verkennen, zeg ik voor dit moment graag toe aan mevrouw Dik-Faber.

De voorzitter:

Daar is zij blij mee, dus u vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Er is een heel aantal vragen gesteld over alle auto's emissievrij, over fietsen en over brommers en scooters.

Hoe gaat u het streven van het kabinet realiseren dat uiterlijk in 2030 alle auto's emissieloos zijn? Dat is door verschillende leden van de Kamer gevraagd. Er lopen een aantal sporen. Een van de heel belangrijke sporen is de ontwikkeling van de markt. Daarop hebben we beperkt invloed en daar moeten we ook eerlijk over zijn, maar gelukkig gaat die ontwikkeling wel heel hard. De heer Dijkstra refereerde daar een aantal keer aan. Steeds meer automerken zijn steeds ambitieuzer met het op de markt brengen en aankondigen van nieuwe modellen. Ook daalt de prijs. Door de totale cost of ownership vanwege de lage onderhoudskosten en de veel lagere kosten die je aan de pomp betaalt, wordt een elektrische auto al snel aantrekkelijker. Voor de volledige uitrol van elektrische auto's is het, zoals velen van u hebben gezegd, belangrijk dat ze betaalbaar worden voor iedereen. Pas als ze betaalbaar worden voor iedereen zullen we alle nieuwe auto's emissievrij krijgen. Daarvoor is de ontwikkeling van de markt cruciaal. De ontwikkeling van de markt is er ook eentje van kip en ei. Daarom is blijvende inzet op een goede laadinfrastructuur belangrijk. Je koopt niet zo'n auto als je denkt dat je de

halve dag moet rondrijden om een plekje te vinden om je auto op te laden. Doorlinkend naar de discussie over het aantal parkeerplaatsen: als we allemaal, zelfs de heer Dijkstra, de ambitie hebben om dit snel te laten groeien, dan moeten we zorgen dat we voldoende laadplekken hebben en misschien maar niet beginnen met laadplekken opheffen. Daarnaast is het ontzettend belangrijk dat er over Europese normen wordt onderhandeld. Nederland zet hier met volle kracht op in. Hoe maken we het naast de marktontwikkeling en de Europese normontwikkeling verder aantrekkelijk om zo'n auto te kopen? Ik heb de partijen van het Formule E-team in de context van de discussie aan de mobiliteitstafel gevraagd om daarover na te denken. Ook de werkgroep fiscaliteit van de mobiliteitstafel zal hiermee aan de gang gaan. De laadinfrastructuur moet dus op orde komen. Er is ook een grote rol voor gemeenten bij de implementatie van de laadinfrastructuur. Daarnaast werken we -- daarom was het interessant om gisteren bij Elaad te zijn -- aan eenduidige protocollen en zelfs aan samenwerking over de grens, zodat je als je een elektrische auto koopt gerust naar België en Luxemburg kunt gaan. Noordrijn-Westfalen heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn en wellicht daarbij aan te sluiten. We kijken steeds hoe we het makkelijker en aantrekkelijker kunnen maken. Dan zal de vraag ontstaan en gaat het in belangrijke mate autonoom. Even kijken. Milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen, zoals elektrische voertuigen, stimuleren we.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Verder was er de vraag over de fiscale stimuleringen. De zin daarover in het regeerakkoord stelt dat uitfasering van de fiscale stimulering van emissieloze auto's in lijn wordt gebracht met de ambitie. Het is logisch dat we niet op dezelfde manier elektrische auto's blijven stimuleren, als het uiteindelijk 100% emissieloos is. Met de groei van het aandeel van het wagenpark zal hier dus logischerwijs een ontwikkeling in zijn. Hierover zal onder andere in het kader van de volgende Autobrief gesproken worden.

De voorzitter:

Bent u nu aan het eind van uw blokje?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee voorzitter, ik heb nog een paar vragen. De heer Von Martels vroeg nog aan welke fiscale maatregelen wordt gedacht om laadinfrastructuur aantrekkelijk te maken. Die laadinfrastructuur wordt gestimuleerd door de MIA-regeling bij de aanschaf van een laadpunt en een halvering van de energiebelasting in de eerste schijf. Voor openbare laadpalen is nog tot medio dit jaar een rijksbijdrage beschikbaar. Daarna zal deze regeling worden geëvalueerd, maar voorlopig is dit nog onderdeel van de green deal voor openbaar toegankelijke laadinfrastructuur. Overigens wordt er over punten als dubbele energiebelasting en dergelijke nog gesproken.

Nu het punt van de bebording van de laadinfrastructuur, dat natuurlijk heel belangrijk is. Het is voor de acceptatie van elektrisch rijden belangrijk dat ze goed te vinden zijn. De minister heeft hier op 13 maart met u over gesproken. Zij gaf toen aan, te kijken of er versneld iets met die borden kan gebeuren. Dit is ook een punt waarvoor de heer Sienot een aantal keer aandacht heeft gevraagd. We moeten proberen om dat te doen op

momenten waarop een weg toch al wordt afgezet. Dat is natuurlijk een van de redenen waarom het langzamer gaat dan we zouden willen. Om een bord te kunnen vervangen, moet je een weg afzetten, wat betekent dat we zo veel mogelijk de geschikte momenten proberen te vinden en te benutten om dit zo spoedig mogelijk uit te rollen.

De apps om te kijken welke laadpalen goed werken en welke verbeterd kunnen worden, zijn zeker ook een belangrijk onderdeel. Ik kan zeggen dat ikzelf een keer met een deelauto op werkbezoek was in Brabant. Toen bleek de laadpaal niet gewerkt te hebben, en dan heb je nog 50 kilometer te gaan. Je wilt dan met z'n allen graag terug naar Den Haag. Ik heb toen -- ik zat natuurlijk niet achter het stuur -- ingelogd bij zo'n app, heb me snel aangemeld en kon toen 10 of 20 kilometer verderop gelukkig bij een snellaadstation snel bijladen. Een kwartiertje later waren we weer op weg naar Den Haag. Het is dus gelukkig ook zo dat er op heel veel plekken snellaadstations zijn, waar je je makkelijk bij aan kunt melden, zelfs als je er niet op had gerekend. Nou, die ontwikkeling moeten we natuurlijk verder doorzetten. Dit is ook een van de punten die we stimuleren.

Nog het volgende over smart charging. We ontwikkelen smart charging al enige tijd door diverse proeftuinen en innovaties te ondersteunen, bijvoorbeeld door het steunen van demonstratieprojecten rondom urban energy, bijvoorbeeld door LomboXnet. Wat natuurlijk ook heel erg interessant is, is waaraan volgens mij de SGP refereerde: de rol die elektrische auto's kunnen gaan spelen bij het uitbalanceren van het elektriciteitsnet. Ik denk dat we al die aspecten moeten meenemen wanneer we nadenken over de uitrol van de laadinfrastructuur en het belang van smart charging.

Waarom mag Fastned geen winkeltje hebben en zittende pomphouders wel? Die zittende pomphouders hebben aan de Staat betaald voor een exclusief recht om een verzorgingsplaats en een tankstation met een winkeltje te exploiteren. Bij de vroege start van het elektrisch rijden in Nederland hadden de zittende pomphouders geen belangstelling om laadpalen aan te leggen. Dat is nu overigens wel anders. Maar toen is aan partijen de ruimte geboden om laadinfrastructuur aan te leggen, onder de voorwaarde dat er geen winkeltje bij zou komen. Dat was dus een expliciet onderdeel van de voorwaarden waaronder hun de gelegenheid is geboden om dat te doen. Overigens is het voor de elektrische rijder gelukkig een kwestie van een paar stappen naar dat winkeltje, om daar bijvoorbeeld van de koffie gebruik te kunnen maken.

Nu de tweedehands elektrische auto's die naar het buitenland gaan. De automarkt is natuurlijk bij uitstek een Europese markt. Leasemaatschappijen kunnen er dus voor kiezen om hun auto's op de Europese markt te koop te zetten.

De voorzitter:

Even een vraag, staatssecretaris. Er waren namelijk nogal wat vragen van de Kamerleden over de laadinfrastructuur. Ik krijg de indruk dat u nu overgaat naar een ander blokje. Klopt dat?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb nog één vraag van 50PLUS over investeringen in snelladen op doorgaande routes. Daarin wordt volop geïnvesteerd. Er is ook een flinke toename van geweest. Nederland doet het qua dekking met snellaadpunten echt heel goed in de Europese vergelijkingen. Ook vanuit de EU wordt de aanleg van laadpunten langs het Europese hoofdwegenet

financieel ondersteund. Voor de doorgaande routes, die corridors, is er dus aandacht. Dat waren mijn punten over het laden, voorzitter.

De voorzitter:

Dan heeft de heer Van Aalst van de PVV-fractie nog een vraag voor u. En daarna de heer Sienot.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, dank u wel, voorzitter. Volgens mij heb ik nog één vraag openstaan. Volgens mij ging de staatssecretaris daar heel kort op in. Punt een: waarom zijn de pomphouders niet als eersten benaderd en waarom staan de elektrische pompen niet gewoon naast al die voor andere vormen van brandstof; kunnen ze niet gewoon een toevoeging zijn? We hebben daar tenslotte contracten voor. Maar mijn vraag was eigenlijk of de staatssecretaris ons op de hoogte kan brengen van de bezettingsgraad. Ik rijd er namelijk vaak langsheen en zie dan dat ze altijd leeg zijn. Ik ben nieuwsgierig hoe dat er landelijk uit ziet. Wil de staatssecretaris ons daarvan op de hoogte brengen? En gelijk maar mijn tweede vraag over de particuliere laadinfrastructuur. Ik stoor me er met name aan, en met mij heel veel anderen, dat dit gewoon ingevuld wordt. Dus: je woont ergens en krijgt ineens zo'n elektrische laadpaal voor de deur. Wat gaat de staatssecretaris doen aan de discriminatie van al die mensen die geen elektrische auto hebben?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Volgens mij kwam net onder de interrupties al aan de orde dat het aantal plaatsen voor elektrisch laden echt heel beperkt is, als je kijkt naar het totale wagenpark en ook naar het totaal aantal parkeerplekken. Als je het daarmee vergelijkt, denk ik niet dat je kunt zeggen dat er zo'n overdaad aan plekken is. Dit is een markt die in ontwikkeling is. We zeggen met elkaar allemaal dat we die markt graag snel willen ontwikkelen. Dat betekent ook dat je moet investeren in die laadplaatsen. En nog dit over de bezettingsgraad door marktpartijen. Ik kan me zomaar voorstellen dat dat gegevens zijn waarvan zij zeggen dat ze behoren bij hun bedrijfsmodel en dat het niet aan de overheid is om daarover te berichten. Waarschijnlijk zijn hun resultaten via henzelf op hun website te vinden. Nu de vraag waarom er niet met de pompstationhouders is gesproken. In eerste instantie hadden zij dus geen interesse voor het aanbieden van laadpalen. Dat zei ik net al in mijn antwoord.

De heer Van Aalst (PVV):

Tja, er zijn weer twee vragen beantwoord en op allebei heb ik weer een vervolgvraag. Eerst de eerste. Ongeacht de vraag of er nou wel of niet weinig particuliere laadpunten zijn, ik mag daar met mijn gewone auto, die dus niet elektrisch is, niet parkeren. Waar komt die regelgeving dus vandaan dat ik daar niet meer kan parkeren? En waarom krijg ik zo'n laadpaal voor mijn deur, terwijl ik daar woon en daar geen behoefte aan heb, maar mijn buurman zo'n ding voor de deur heeft? Ik bedoel, wat gaat de staatssecretaris eraan doen om die ongelijkheid tegen te gaan?

Ik kom even terug op de pomphouders. Ik denk dat die pomphouders wel wilden, maar niet op de manier waarop het nu is ingevuld. Daarom nog heel kort het volgende. Ik begrijp nu van de staatssecretaris dat de pomphouders zich wel gemeld hebben. Is zij dan

bereid om alsnog met die mensen in gesprek te gaan? En heel kort nog iets over de bezettingsgraad. Ik snap wel dat bedrijven misschien hun gegevens niet willen vrijgeven, maar als wij zo veel geld investeren in die laadstations, dan lijkt het me toch wel logisch dat wij ook willen weten of ze effectief zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Volgens mij doet -- om maar even een partij te noemen -- Fastned dit op eigen kosten, dus is het gewoon aan hen om het zo te doen. En pomphouders mogen elektrische laadpalen plaatsen, als dat veilig en doelmatig gebeurt. Zij mogen dat dus doen. Van één grote speler weet ik inmiddels dat hij daarmee aan de gang is gegaan, dat hij daarover ambities heeft geuit. En wat doet de staatssecretaris aan de laadpalen? Het parkeerbeleid is aan de gemeente. Als de heer Van Aalst daarvan dus last heeft in zijn gemeente, kan hij daarvoor bij zijn gemeente terecht.

De heer Sienot (D66):

Als elektrisch rijder ben ik ontzettend blij dat stations als Fastned gewoon wel de gok hebben gewaagd en hebben geïnvesteerd. Ik wil de staatssecretaris het volgende zeggen. Ook zij vindt dat die borden langs de snelweg moeten komen, en als het kan wat sneller. Die creatieve instelling waardeer ik. Ik zou daaraan willen toevoegen: is het wellicht mogelijk om dan een wat simpelere oplossing te kiezen, waarbij niet de hele weg wordt afgezet? Volgens mij hoeft er voor een bord dat gewoon in de berm wordt gezet, niks te worden afgezet.

Ten tweede de apps. Volgens mij zou dit mogelijk moeten zijn zoals het aan het begin is gebeurd bij "laadpalen.nl". Volgens mij heette het zo, maar houd me dat ten goede. In elk geval was er een app waar alle laadpalen in stonden. De overheid was daarbij betrokken. Ik denk dat het een goed idee is om te bekijken of we weer met partijen om de tafel kunnen gaan zitten over hoe we zo'n app zouden kunnen neerzetten, en dat de markt het oppakt, waardoor we die informatie actueel houden, zodat iedereen erop kan bouwen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik begin met het tweede punt. Laat ik zeggen dat ik dit zal meenemen naar de mobiliteitstafel en dit aan de partijen zal vragen. Ik snap de vraag van de heer Sienot heel goed. Ik denk dat ook veel elektrische rijders dat eenduidige overzicht graag zouden willen hebben. Anderzijds wil ik initiatieven die al door marktpartijen zelf zijn genomen, niet rücksichtslos doorkruisen. Laat ik de heer Sienot daarom toezeggen dat ik dit meeneem naar de mobiliteitstafel, om te bekijken of we daar een voor de elektrische rijder aantrekkelijk, gemakkelijk, toegankelijk en bruikbaar verhaal van kunnen maken. Nu het punt van de borden. Ook daarbij moeten we blijven bekijken of we hier toch niet nog iets voor kunnen verzinnen. Maar veiligheid is natuurlijk wel heel erg belangrijk voor de mensen die dit werk moeten doen. Als er dus veiligheidsoverwegingen zijn waardoor het niet sneller kan, dan houd ik me daaraan. Maar we blijven natuurlijk nadenken over de vraag of het niet sneller en slimmer kan.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De staatssecretaris zei zojuist dat pompstationhouders in principe laadpalen mogen plaatsen. Ik ben er op zich wel een beetje van geschrokken dat dat nu wordt toegestaan.

Toen had men daar geen belangstelling voor. Vervolgens kwamen er nieuwe partijen, die een snellaadstation zeiden te gaan realiseren. Die nieuwe partijen mogen geen winkeltje en toilet plaatsen, maar de traditionele pompstations worden nu ook in staat gesteld om een snellaadstation neer te zetten, met het winkeltje en het toilet dat ze al hebben. Dit is zo'n ongelijk speelveld! Ik ben nu eigenlijk op zoek naar de overheid als marktmeester, die hierin een juiste balans introduceert.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik snap het ongemak van mevrouw Dik-Faber heel goed. Je ziet namelijk dat een aantal spelers risico's nemen en de nieuwe ontwikkelingen voortdrijven, en andere partijen, die eerst geen interesse hadden maar die interesse nu wel ontwikkelen. Je ziet ook dat die twee op dit moment eigenlijk onder verschillende voorwaarden op de markt opereren. Ik snap dit ongemak dus. De situatie is dat er altijd ruimte is geweest voor de traditionele pomphouders om hierin te springen, maar dat zij er inderdaad geen interesse in hadden. Daarom is toen aan andere partijen de keus geboden om dit te doen, onder de voorwaarde dat dit mocht zonder winkel. Zij hebben onder die voorwaarde gezegd dat ze het zouden gaan doen. Maar er zijn natuurlijk concessies verleend aan de pomphouders, die daar ook geld voor hebben betaald. Pas bij een herziening van de Benzinewet, die ongeveer in 2024 zal komen, zal er nieuw beleid gemaakt kunnen worden. Nogmaals, ik snap het ongemak van mevrouw Dik-Faber, maar deze mogelijkheid is die partijen eerder onder die voorwaarde geboden. Zij hebben het zo geaccepteerd, wetende dat er geen winkeltje bij zat. Maar ik snap het ongemak van mevrouw Dik-Faber dus goed.

De voorzitter:

Ik begrijp dat dit onder de rechter is. Dat gegeven zou ons op dit punt een beetje terughoudend moeten maken. Mevrouw Dik-Faber, geef ik u nu nog een vervolgvraag, of wilt u die voor wat anders gebruiken?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Jazeker. Als het onder de rechter is, is het inderdaad niet goed als er politiek te veel over wordt gesproken. Dat begrijp ik, voorzitter. Laat ik mijn vraag op dat punt daarom achterwege laten. Wel nog iets over de borden. Het vorige kabinet heeft besloten dat we massaal 130 km/u gaan rijden. Toen heb ik nooit iemand horen mopperen over het wijzigen van de bebording. En nu is het ineens heel ingewikkeld om snel overal borden voor elektrisch laden te realiseren. Ik snap het verschil dus niet helemaal en moedig de staatssecretaris aan om toch te kijken naar mogelijkheden om dit snel te realiseren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik laat me daartoe graag aansporen, maar weet dat dat niet nodig is. Ik kijk hier natuurlijk echt naar. Ik heb dezelfde vragen als mevrouw Dik-Faber: hoe snel kunnen we dat realiseren? Het moet namelijk gewoon helder zijn waar die pompstations staan. We gaan echt bekijken hoe we dat zo snel mogelijk kunnen doen, maar als veiligheid de randvoorwaarde is, weet ik zeker dat iedereen in deze Kamer graag wil dat we ook dat goed in het oog houden. Nogmaals, we gaan alles uit de kast halen om te kijken of we nog dingen kunnen verzinnen om het te versnellen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik heb in mijn eerste termijn gesteld dat er een schaa sprong moet plaatsvinden in elektrisch rijden. Dat kan alleen door financiële prikkels, aandacht voor de laadinfrastructuur, maar ook door middel van het component communicatie en voorlichting. Ik weet niet of u van plan was om daar een antwoord op te geven, maar om misverstanden te voorkomen, stel ik de vraag maar alvast.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wanneer we alle doelstellingen die we via de mobiliteitstafel integraal aan u voorleggen, zal natuurlijk ook daarover worden gesproken. Als je een elektrische auto koopt, heb je veel minder onderhoudskosten. Dat moet je meenemen in je afwegingen over wat voor soort auto je wilt kopen. Dat zijn elementen die dit aantrekkelijker maken, maar die we natuurlijk ook goed moeten communiceren. Mensen moeten dit wel weten. Ik deel dus helemaal het belang van communicatie over dit soort aspecten, dat de heer Von Martels onderstreept. We nemen dat zeker mee.

De heer **Von Martels** (CDA):

Moet ik uit dit antwoord concluderen dat dit geen overheidstaak is, en dat dit echt aan de markt moet worden overgelaten? Of vindt u dat het ministerie er ook echt een rol bij moet spelen om de communicatie en voorlichting op het juiste peil te brengen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wij maken nu samen met alle partijen een pakket waarmee we de doelstellingen van de mobiliteitstafel willen realiseren. We zullen daarbij kijken naar wie welke verantwoordelijkheid neemt. Als de partijen zelf al iets doen, hoeft de overheid dat niet te doen. Op allerlei andere terreinen is er publiek-private samenwerking, soms ook om communicatiecampagnes op te zetten. Laat ik dus nergens op vooruitlopen, behalve op het feit dat ik vind dat communicatie ook belangrijk is. We zullen bekijken hoe we dit op een effectieve manier zullen kunnen doen.

De **voorzitter**:

Voordat u doorgaat: volgens mij heeft de SGP ook gesproken over een revolverend fonds voor laadpalen. Ik weet niet of u daar al op in bent gegaan, maar dan hebben we dat punt misschien nu ook afgehandeld.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Ik zou even moeten nakijken of dat nog ergens in het stapeltje zit. Anders komen we daar graag even op terug in de tweede termijn.

De **voorzitter**:

Dan gaat u door met uw betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Er was nog een vraag van de heer Dijkstra over de rol van biobrandstoffen bij de mobiliteitstafel. Aan die tafel zitten ook de biobrandstofpartijen. We moeten met name kijken hoe biobrandstoffen op een innovatieve en duurzame wijze kunnen bijdragen aan

de verduurzaming van transport. We hebben regelmatig een discussie met elkaar gevoerd over biobrandstoffen. We weten allemaal dat de ene de andere niet is, ook niet als we het hebben over de impact op reductie van CO₂.

Kunnen we waterstof ontwikkelen aan de goederencorridor, vroeg de heer Dijkstra nog. De waterstofstations zullen hoofdzakelijk worden aangelegd op de TEN-T-corridors, dus eigenlijk is het antwoord: ja, dat is ook voor de goederen interessant.

Waarom zijn er nog geen twintig waterstofstations? Het is altijd mooi om de ambitie bij de VVD naar zero emissie nog eens te horen uitspreken. De ambitie was om dit in 2020 te bereiken. Volgens mij hebben we er dan nog drie te gaan. Als ik door de heer Dijkstra aangespoord mag worden om ook die laatste drie te realiseren, dan ga ik me daar uiteraard graag voor inzetten.

Er is gesproken over parkeerdifferentiatie. Ik vind het belangrijk dat gemeenten een instrument hebben om invulling te geven aan, wat je in heel veel gemeenten ziet, hun lucht- en klimaatambities. Aan de ene kant is er het instrument van de milieuzone om bepaalde auto's die je echt niet wilt hebben, te weren. Aan de andere kant zou ik als een wortel ook de mogelijkheid willen bieden aan gemeenten om auto's die zero emissie zijn, een lager parkeertarief te geven. Daar gaat het wetsvoorstel over. Het gaat niet over het straffen van minder schone auto's, maar echt over zero-emissieauto's. Zo geven we gemeenten een instrument waarmee ze die een lager tarief zouden kunnen geven. Het is aan de gemeenten zelf om te bepalen of ze daar gebruik van maken. We leggen het dus niet op. Het is een instrument waarvan gemeenten zelf kunnen zeggen of ze dat willen inzetten. Het is een extra prikkel om het aantrekkelijk te maken om een zero-emissievoertuig aan te schaffen. Het helpt gemeenten natuurlijk doordat ze daardoor nog minder uitstoot in de binnenstad krijgen.

De heer **Stoffer** (SGP):

Mag ik daarop reageren, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja, dat mag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voor veel mensen die toch al zo'n dure auto kunnen betalen en ook dat beetje extra parkeergeld kunnen betalen, maakt het niet uit of ze hun auto daar voor een paar euro meer of minder neerzetten. Je kunt zeggen dat je dat stimuleert, maar volgens mij is de stimulans voor mensen die dat nog niet kunnen betalen niet zo heel erg nodig. We zouden graag zien dat er eerst veel meer mogelijkheden zijn, ook voor de gewone man of vrouw, om zo'n auto aan te schaffen en pas dan dit instrument toe te laten passen. Ik begrijp dat u er wat anders tegenaan kijkt, maar kunt u die overweging volgen of vindt u dat een hele rare?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We zien dat er op dit moment nog een aantal drempels zijn voor mensen om een elektrische auto te kopen, terwijl we ook allemaal zien wat de voordelen zijn van zero emissie, namelijk minder uitstoot. Op termijn is zero emissie ook beter voor het klimaat en geeft zero emissie meer onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Doordat het een

nieuwe technologie is, doordat de aanschafprijs vaak nog wat hoger is, doordat je misschien nog moet kijken naar waar je kunt laden, zijn erop dit moment nog een aantal drempels. Aan de andere kant is er een fiscale stimulering. In dat hele pakket, met aan de ene kant nadelen, die je aan de andere kant compenseert met voordelen, is dit ook een instrument dat gemeenten kunnen inzetten, met name als zij zelf ook op hun manier een steentje willen bijdragen aan de situatie bij hen in de stad. Daarnaast deel ik -- die ambitie is breed in de Kamer uitgesproken -- dat we de ontwikkeling naar modellen die voor iedereen betaalbaar zijn, graag willen stimuleren. Die stimuleer je vooral door de markt op gang te brengen. Dit zijn allemaal kleine instrumenten die kunnen helpen om de markt op gang te brengen en daarmee de productie te vergroten en de kosten voor iedereen omlaag te brengen.

De voorzitter:

Ik zit even te kijken naar de tijd. Het is al bijna halfzes. Heeft u dit blokje bijna afgerond of zijn er nog wat losse punten? Die zouden we dan in ieder geval vandaag kunnen afronden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ga even proberen de antwoorden zo snel mogelijk af te maken, voorzitter.

De voorzitter:

Dat ligt toch moeilijk bij de commissie vandaag vanwege vervolgspraken. Er is een punt van orde van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voor de duidelijkheid: wat mij betreft ligt het vooral moeilijk omdat ik het jammer vind om nu gehaast door de rest van de beantwoording te gaan. Ik wil daar goed de tijd voor nemen. Daarnaast hebben mensen andere afspraken en moeten zij om halfzes weg.

De voorzitter:

De heer Laçin knikt instemmend. Wil hij er nog wat over zeggen?

De heer Laçin (SP):

Ik ben het eens met mevrouw Kröger. Ik wil niet dat de antwoorden nu gehaast worden gegeven. We hebben allerlei belangrijke punten aangebracht en we moeten het debat daarover kunnen voeren met elkaar. Ik stel daarom voor om nu te stoppen en een andere keer verder te gaan, want ik wil niet gehaast afronden.

De voorzitter:

Goed. Mevrouw de staatssecretaris, misschien heeft u daar nog een opvatting over. Zo ja, dan wil ik die graag nog even horen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik dacht dat ik er bijna doorheen was, maar er liggen nog een paar mapjes. Dat gaan we echt niet meer redden. Ik stel voor dat we de resterende vragen uit de eerste termijn die nog niet mondeling beantwoord zijn, schriftelijk beantwoorden. Dan zouden we de

tweede termijn mede op basis van die schriftelijke beantwoording kunnen doen. Ik weet niet of ik u daarmee help. In de tweede termijn kunnen weer vragen gesteld worden over de schriftelijke beantwoording.

De voorzitter:

Ik denk dat dit een werkbare weg zou kunnen zijn, maar eerst kijk ik nog even naar de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik zou het wel af willen laten hangen van de schriftelijke beantwoording en hoe we daar dan mee verdergaan.

De voorzitter:

Ik kan me voorstellen dat er in de tweede termijn voldoende ruimte moet zijn om nog te kunnen spreken over de schriftelijke beantwoording. Heb ik het zo goed geformuleerd? Ik kijk nog even naar mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is het mogelijk om dan een iets langere spreektijd in de tweede termijn te krijgen? Of is dat precies uw voorstel, voorzitter, en was ik niet helemaal scherp?

De voorzitter:

Ja, als de commissie dat wenst, moeten we dat regelen met elkaar in de procedurevergadering, zodat er voldoende ruimte is om dit nog verder uit te discussiëren met elkaar.

Dan danken wij op dit moment de staatssecretaris dat zij haar beantwoording schriftelijk aan de Kamer doet toekomen. Dan gaan we met elkaar die tweede termijn inplannen en zorgen we dat er voldoende tijd en ruimte is om die op een goede manier met elkaar uit te kunnen discussiëren. Dan gaan we het zo doen. Ik dank iedereen voor zijn of haar inbreng. Ik wens iedereen een gezegende dag.

Sluiting 17.31 uur.