

Vergaderjaar 2019–2020

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 295

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 september 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 5 september 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 februari 2019 inzake stand van zaken inzake wetsvoorstel differentiatie parkeertarieven (Kamerstuk 30 175, nr. 329);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2019 inzake reactie op het verzoek van het lid Van Aalst, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 26 maart 2019, over (snel)laadinfrastructuur voor elektrische auto's, de rol van Fastned en de rol van gewone pomphouders (Kamerstuk 31 305, nr. 289);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 mei 2019 inzake signaallapportage ILT inzake onderzoek OM ten aanzien van biodiesel (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 80);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 juli 2019 inzake doorrekeningen die na maart zijn opgeleverd ten behoeve van het definitieve Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 346);**
- **de brief van de Minister van Economische Zaken en Klimaat d.d. 28 juni 2019 inzake voorstel voor een Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 juni 2019 inzake beantwoording vragen commissie over de signaallapportage ILT inzake onderzoek OM ten aanzien van biodiesel (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 85);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juli 2019 inzake jaarrapportage energie voor vervoer 2018 (Kamerstuk 30 196, nr. 672);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 augustus 2019 inzake uitvoering afspraken over duurzame mobiliteit uit het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 378);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 augustus 2019 inzake handhavingsperspectief naar aanleiding van strafrechtelijk onderzoek fraude biodiesel (Kamerstuk 35 000 XII, nr. 90).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Kröger, Agnes Mulder, De Pater-Postma, Schonis en Wassenberg,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen allemaal. Ik heet iedereen van harte welkom bij deze eerste vergadering na het zomerreces van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Dit algemeen overleg gaat over duurzaam vervoer. Alle leden hebben vijf minuten spreektijd. Dat weten zij ook. Ik geef de leden de mogelijkheid elkaar te interrumpen. Zij krijgen vier vragen. Dat mag in tweeën, dat mag in één keer, dat mag in drieën; het is maar net wat de leden zelf heel plezierig vinden. Wij houden dat nauwgezet bij. Natuurlijk ook van harte welkom aan de Staatssecretaris en haar ambtenaren, misschien ook nog elders in het gebouw. Ik geef als eerste de heer Dijkstra van de VVD het woord voor zijn vijf minuten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter, goedemorgen. Duurzaam vervoer. Vervoer is mensen van A naar B brengen en duurzaam is een beetje schoner, stiller, als het kan zuiniger en wellicht goedkoper. Duurzaam moet in ieder geval niet duurder zijn. Het moet vooral samen zijn, het moet leuk zijn en het gaat om vervoer op een goede manier. Ik wil drie punten benoemen. Natuurlijk hebben we een mobiliteitspakket in dat Klimaatakkoord zitten. Eén punt wil ik daar specifiek uitlichten. Ik vind het trouwens goed hoe het kabinet dat heeft opgedeeld in vier onderwerpen: de brandstof, de logistiek, het elektrisch vervoer en de algemene verduurzaming. Als het gaat om die verduurzaming blijkt dat je minimaal 1,8 miljoen laadpalen in Nederland nodig hebt. Toen de benzine in Nederland kwam, hadden we ook niet het idee dat iedereen thuis een eigen benzinepomp zou krijgen. Hiermee is dat blijkbaar wel het geval. Ik vind dat nogal vreemd. Ik zie nu al de eerste laadpalen vervangen worden, omdat ze niet meer voldoen aan de standaarden die er zijn, of vanwege de stekkers, of vooral vanwege de capaciteit. Dus als we iets gaan doen, dan verwacht ik toch wel een plan daarvoor, zonder dat we dat als rijksoverheid op ons nemen. Het ligt vooral bij gemeentes. Maar wie gaat dat betalen? Hoe zorgen we ervoor dat dat toekomstbestendig is, ook in de zin van smart charging? Dat betekent dat je terug kan leveren aan het net. Dat moet wel een voorwaarde zijn, net als dat je de juiste laadpaal kiest. Wat mij betreft richt je je niet alleen op de auto, maar ook op de fiets en andere modaliteiten. Ik ben benieuwd hoe we dat voor ons zien. Het realiseren van 1,8 miljoen laadpalen moet je met een tempo gaan doen dat onvoorstelbaar is. Volgens mij is dat zoals het er nu voorstaat niet haalbaar. Maar laten we daar eens met elkaar over nadenken. Ik wil vragen of de Staatssecretaris daar voor de begroting bij ons op wil terugkomen, zodat we het er dan verder over kunnen hebben. Het tweede onderwerp dat ik heb ...

De voorzitter:

Maar voordat u daarmee verdergaat, meneer Dijkstra, heeft u een vraag van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Het roept eigenlijk direct wat vragen op. Laat ik met mijn eerste vraag aan de heer Dijkstra beginnen. Het mag allemaal niet duurder worden voor die automobilist. Begrijp ik het goed dat de VVD dan eigenlijk zegt dat we dat idiote idee van differentiëren in parkeertarieven lekker niet gaan doen? Die elektrische auto gaan we niet bevoordelen? Iedereen betaalt hetzelfde parkeertarief, of eventueel helemaal geen parkeertarief? Hoe staat de VVD daar nu tegenover?

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

Dat was mijn derde punt. Dat trek ik dan wat naar voren. Er komt een algemene maatregel van bestuur, zoals dat volgens mij heet, een soort wet. Er staat in het regeerakkoord dat er een uitzondering komt, of in ieder geval dat er een mogelijkheid bestaat voor gemeentes om als ze dat willen – ze hoeven het niet te doen – zero-emissievoertuigen een voordeel te geven. Wat ik niet wil, is dat de benzine- en dieselrijders daarvoor gaan betalen. Natuurlijk is het parkeerbeleid een gemeentelijke bevoegdheid. Op het moment dat je een voordeel geeft en daarvoor kiest dan slaat dat een gat in de begroting. Ik vind dat de gemeenten dat zelf moeten opvangen en natuurlijk niet moeten verhalen op de mensen die zich geen elektrisch voertuig kunnen permitteren. Daar zullen wij strak op zijn. Ik vraag de Staatssecretaris om ons ook daarin mee te nemen en te zorgen dat de Kamer dit soort voorwaarden op een goede manier kan verankeren.

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

Ik vind het wat makkelijk. Ik hoor de VVD dat nu een beetje over de schutting gooien bij de gemeenten om dat allemaal mogelijk te maken. Ik ga ervan uit dat de VVD de PVV zo meteen zal steunen om die ellende te voorkomen en gewoon te stoppen met die idioten die Teslakorting te gaan geven. Het zal waarschijnlijk met name wel weer gaan om de republiek Amsterdam die dit soort idiote ideeën wil invoeren. Ik reken gewoon op steun van de VVD om de Teslakorting van tafel te vegen en normaal te blijven doen en die automobilist niet continu uit te melken. Vroeger was de VVD ook een partij voor de automobilist, maar dat hebben ze achter zich gelaten in dit kabinet met D66.

De **voorzitter**:

En wat ik aan de leden verzoek om achter zich te laten, zijn te lange interrupties. Ik vraag het toch, vriendelijk, aan het begin van dit nieuwe seizoen. Ik verzoek ook tot kort en bondig antwoorden. Het woord is daarom nu aan de heer Dijkstra.

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

Wat ik heel helder heb gezegd is dat ik niet wil dat het duurder wordt voor de mensen die zich geen elektrische auto kunnen permitteren, niet voor de dieselrijders, niet voor de benzinerijders. Daar gaan wij strak op letten op het moment dat die wet er ligt en dat is een voorwaarde voor ons. Dus daar vindt u ons aan uw zijde. Ik ben het met u eens dat er al heel veel voordelen voor elektrische rijders zijn. Goedkoper kunnen parkeren is ook niet een reden waarom mensen een elektrische auto kopen. Maar het is wel een van de factoren die misschien wat stimulans kunnen geven en ik ga kijken hoe dat uitpakt.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Ja. Ik heb eigenlijk aan de Staatssecretaris gevraagd om met de Kamer in gesprek te gaan over mijn derde punt. Dat is om te voorkomen dat er in

Amsterdam inderdaad weer rare dingen gebeuren en je zo meteen € 15 per uur betaalt en de Tesla inderdaad niks. Dat zou zonde zijn. Voorzitter. Het tweede punt dat ik wil noemen is de biobrandstof en de brandstof an sich. Ik merk een enorme focus vanuit het klimaatpakket op elektrisch rijden. Dat is logisch gezien al die partijen die aan tafel zitten en gezien de ambitie die er ligt: zero emissie. Maar ik denk dat je dat ook met tussenstappen kan doen. Ik denk dat we alle technologieën naast elkaar een kans moeten geven, ook waterstof, die natuurlijk wat achterloopt maar er ook echt gaat komen. Dat is ook een vorm van elektrisch rijden, waarbij je de bestaande infrastructuur vaak kan gebruiken, in huis maar ook bij de benzinepompen. Op elektrisch is natuurlijk genoeg focus. Maar ook de E10, die ontstaat door het bijmengen van biofuels en die op de markt komt vanaf 1 oktober, moeten we een kans geven. Ik heb me laten vertellen dat E10 ook iets goedkoper wordt dan de reguliere Euro 95, doordat we volume gaan draaien. Als dat zo is, is dat echt super. Dan verduurzaamt het bestaande wagenpark misschien slechts op kleine schaal, maar het telt wel mooi mee. En omdat het zo'n grote massa is, 8,5 miljoen auto's, tikt het echt aan.

Ik wil ook de nadruk leggen op gasvormige brandstoffen. Die zijn een beetje in de vergetelheid geraakt. Ik weet dat mijn vader op lpg reed. Ik weet wat voor enorme transitie die gasvormige brandstoffen hebben doorgemaakt in de tussentijd. Die zijn hartstikke schoon als het gaat om luchtkwaliteit. De CO₂-uitstoot daarvan is echt heel weinig en de fijnstofuitstoot is nihil. Laten we dat niet te veel vergeten. Wat ik graag zou willen is een soort gelijkschakeling van de brandstoffen, zodat je kan kiezen wat qua brandstof het beste bij je past, op grond van wat goed is voor je portemonnee en je kilometrage. Ik zou ook graag willen dat brandstoffen kunnen concurreren op basis van kwaliteit, in plaats van dat we ons eenzijdig focussen op één technologie. Het gaat natuurlijk om het doel en dat is een CO₂-reductie in het totale wagenpark.

Dan kom ik op een klein dingetje, dat best groot is als je het bekijkt in megatonnen, en dat is het oppompen van die banden. Voor de VVD was dat meteen een vinkje, want het is logisch dat je dat doet. Het is goed voor je portemonnee en goed om slijtage te voorkomen. Ik rond bijna af. In het buitenland is het anders, maar wat mij zo opvalt, is dat ik in Nederland maar bij een op de vijf tankstations gratis mijn banden kan oppompen. Ik ben toch Nederlander. Dan moet je een euro betalen om even je vier banden op te pompen en dan ben je bij de derde band en dan is die euro alweer op. Dat is irritant. Kunnen we niet een soort afspraak maken met de tankstations om zo'n apparaat te hebben en het gebruik ook gratis te maken voor de mensen? Laat ze een kop koffie drinken, dan heb je die omzet meteen weer terug. We kunnen dat op die manier met elkaar regelen.

Dat zijn de punten die ik wilde noemen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Er is een interruptie van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor een pleidooi van de VVD voor biobrandstoffen. Wij maken ons daar wat meer zorgen over, vooral over de grote volumes die nu in het pakket worden voorgesteld, ook in de context van het recente fraude-schandaal. Ik meen dat 40% van de biobrandstoffen niet gegarandeerd als duurzaam kan worden aangemerkt. Hoe kijkt de heer Dijkstra daarnaar? Hoe gaan we ervoor zorgen dat dat soort fraude wordt aangepakt? Want dat is niet goed voor het klimaat en de betrouwbaarheid.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb drie argumenten waarom ik al jaren voor biobrandstof ben. Ten eerste omdat je het zelf maakt, dus je hebt de expertise in huis. Ten tweede omdat je de bestaande infrastructuur kunt gebruiken en ten derde omdat je de afvalstromen en de restproducten kunt benutten. We zijn het er beiden over eens dat we geen voedsel in de tank willen. Maar dat moet je wel goed kunnen controleren. Het is fraudegevoelig gebleken; dat ben ik met u eens. Fraude moet je keihard aanpakken. Als het gaat om biofuels, dan vind ik dat we veel meer toe moeten naar de «well to wheel»-benadering: van de bron, bijvoorbeeld de kobaltmijnen in Zaïre, waar kindertjes kobalt winnen voor lithiumionbatterijen, tot aan het gebruik en de recycling. Nu meten we alleen aan de uitlaat, maar als we het over duurzaamheid hebben, dan moeten we wel de hele keten op wereldschaal bekijken. Het laatste wat ik wil noemen, is dat we 70% van de biobrandstoffen voor de export produceren. Het is toch hartstikke zonde dat anderen daarvan profiteren en wij de uitstoot hebben? Ik denk dat we zeker met de geavanceerde biobrandstoffen een goede slag kunnen slaan in het huidige wagenpark, zonder dat je het merkt en misschien zelfs voor een cent goedkoper aan de pomp. Dat is mijn ideaal, want dan verbind je groen en poen met elkaar.

De voorzitter:

Daarmee komen we toe aan de derde interruptie voor de heer Dijkstra, maar de eerste van de heer Wassenberg.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik sloeg heel even aan op wat de heer Dijkstra zei, namelijk dat de VVD geen voedsel in de tank wil. Dat is fijn; daar is de Partij voor de Dieren het helemaal mee eens. Ik vind het altijd fijn als ik kan benadrukken dat ik het eens ben met de VVD. Maar een van de stukken waar we het vandaag over hebben, is de Rapportage energie voor vervoer in Nederland 2018. Op pagina 18 van die rapportage staat wat er allemaal gebruikt wordt voor biobrandstoffen: suikerriet, suikerbiet, tarwe en maïs. Als ik die dingen allemaal bij elkaar optel, kom ik op 26%. Tarwe, maïs, suikerriet en suikerbiet zijn allemaal voedingsstoffen. Meer dan een kwart van de biobrandstoffen bestaat dus uit voedingsstoffen. Hoe kijkt de heer Dijkstra daartegen aan? Vindt hij dat niet ongewenst?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat betekent driekwart niet; dat is al winst. Maar je moet dat verder terugschroeven. Je wilt toe naar residuen, algen, het kweken van dingen en dergelijke. We hebben het al heel vaak gehad hierover. De waarborgen die we in Europa hebben, zijn belangrijk en kunnen we aanscherpen. Dat kan de Staatssecretaris voor ons doen. Als ik kijk naar de extra waarborgen die deze Staatssecretaris daar bovenop heeft gezet toen ze nog Kamerlid was, dan denk ik dat er voldoende waarborgen zijn om het op een goede en duurzame manier te doen. Als er fraude is – en die is er geweest – dan moet die keihard worden aangepakt. Dat is evident.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat is toch veel te gemakkelijk? Wij willen geen voedingsstoffen gebruiken voor biobrandstoffen; dat wil de VVD ook niet. Dan kun je toch niet zeggen: als het 26% is, ruim een kwart, dan is het bij driekwart niet het geval? Ik zie hier ook dierlijke vetten, palmolie en soja staan. Dan gaat het om hele kleine percentages. Maar als het bij elkaar meer dan een kwart is, dan is dat toch een zorgelijke ontwikkeling? Dan kan de VVD toch niet zeggen: het meeste bestaat niet uit voedingsstoffen? Vindt de VVD het niet ongewenst dat er voor 26% aan voedingsstoffen in zit?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Palmolie zit niet in de Nederlandse biofuels, of echt nihil. Volgens mij is dat uitgefaseerd. Daar hebben we heel veel discussies over gehad. Vaak zijn het ook bij- en restproducten. Denk aan bieten. Met de puntjes kun je niks, maar je kunt er wel biofuels mee maken. Is het dan voedsel of niet? Had je het dan aan dieren kunnen geven of niet? Het gaat erom dat je het zo goed en efficiënt mogelijk gebruikt en dat je cascadering toepast, waar we het eerder over hebben gehad. Ik denk dat er voldoende waarborgen zijn in Europees verband en in Nederland – juist in Nederland; dat gebeurde destijds onder aanvoering van GroenLinks en D66 – om het op een duurzame manier te doen.

De voorzitter:

U hoort nu de bel waarmee we in dit huis aangeven dat de plenaire vergadering over enkele ogenblikken begint. Die bel duurt een minuut. Als voorzitter kan ik daar mooi doorheen praten, maar ik zou het jammer vinden als de inbreng van onze collega's niet goed gehoord wordt, dus we stoppen even totdat deze bel voorbij is. Daarna geef ik het woord aan de heer Van Aalst voor zijn interruptie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit gaf mij mooi nog even de tijd om na te denken. Ik eindigde zojuist door te zeggen dat de VVD vroeger een automobilistenpartij was. Vroeger was ze er ook voor de ondernemer, dus ik kom even terug op het eerste deel van het betoog van de heer Dijkstra over de laadinfrastructuur en onze pomphouders, want daar hoor ik de VVD niet zo veel meer over. Hoe zit het nou met al die pomphouders die nu keihard gepakt worden door de snelle jongens van Fastned, die inmiddels ook al de winkeltjes en de toiletjes willen overnemen? Wat gaat de VVD doen om die pomphouders in stand houden? Vroeger hadden ze een levenslange concessie. Tegenwoordig hebben ze een concessie van twintig jaar en elektrisch kunnen ze en mogen ze niet aanbieden. Wat vindt de VVD daarvan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik weet niet exact of dat laatste klopt; dat moet ik bekennen. Volgens mij staat het partijen, zeker als ze een concessie hebben, vrij om dat uit te breiden. De reguliere pomphouders – neem Shell; dat is een grote – of partijen op hun terrein zijn ook met elektrische palen aan de slag. Anderen doen het volgens mij ook. Fastned heeft inderdaad een uniek netwerk van ongeveer 80 snellaadstations in Nederland, die ook steeds meer klanten krijgen. Zij zeggen terecht: wij willen dezelfde faciliteiten bieden als Esso, BP of wie dan ook, zoals het verkopen van broodjes en koffie. Daar lopen rechtszaken over. Ik denk niet dat de politiek zich in rechtszaken moet mengen. Ik weet er persoonlijk te weinig over. Ik weet niet of kleine pomphouders dat niet mogen doen. Volgens mij mogen ze dat wel. Een serieuze pomphouder gaat mee met zijn tijd en gaat dit soort nieuwe diensten aanbieden.

De voorzitter:

De laatste interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Juist als een pomphouder ... We hebben een fantastisch mooie infrastructuur van pomphouders door heel Nederland. We hebben nu een nieuw product: elektrisch rijden. Maar alle pomphouders geven aan: als we morgen op komkommers rijden, dan gaan we komkommers verkopen; het maakt ons niks uit. Je gaat er toch van uit dat een bewindspersoon zich bij de pomphouders meldt en zegt: goh, willen jullie meedanken en meedraaien? Het is toch onwaarschijnlijk dat je komt met een nieuwe partij, die eerst elektrisch aanbiedt op parkeerplaatsen en vervolgens zegt: we willen ook alle andere faciliteiten afnemen?

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

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

Dan blijft er toch niets meer over voor de ondernemer? Dat is precies het punt waarmee ik begon. Vroeger was de VVD er voor de ondernemer. Waarom laat zij al deze pomphouders in de kou staan en brengt ze dit onder bij de snelle jongens van Fastned?

De **voorzitter**:

Ik wil toch even wat tegen de collega's zeggen. Iedereen smokkelt vanaf het begin alweer. Ik snap dat, maar als je meer dan 30 seconden nodig hebt om een vraag te stellen, dan houd je gewoon een half betoog. Ik wil iedereen vragen om daar een beetje op te letten, want anders wordt deze voorzitter wat strenger en dat wilt u ook niet. Het woord is aan de heer Dijkstra.

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

Er lopen rechtszaken tussen de Nederlandse overheid, Fastned en al die partijen. De belangen zijn gewoon heel erg groot. Ik wil zo veel mogelijk een gelijk speelveld. Tegelijkertijd heb je te maken met een historie. Iemand heeft enorm geïnvesteerd in die dingen, maar heeft geen klanten en zegt: ik wil meer kunnen doen. Anderen zeggen: wij hebben die concessie, maar we willen elektrisch erbij doen. Ik denk dat je met je tijd mee moet gaan. Ik zie dat de meeste pomphouders dat ook doen. Grotere partijen beginnen al met het aanbieden van waterstof. Dat is mooi. Het is ook mooi als ze ervoor kunnen zorgen dat het gratis is om je banden op te pompen. Meer diensten verlenen, betekent meer klanten. Als je dat niet doet, te klein bent en de strijd verliest, dan is het op een gegeven moment eindig. Ik wil dat iedereen een goede boterham kan verdienen. De belangen zijn heel groot, dus daar moet je zorgvuldig mee omgaan.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Schonis, want hij heeft een vraag aan de heer Dijkstra.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik zal me goed en netjes gedragen. Ik kan merken dat u in ieder geval goed uitgerust teruggekomen bent van vakantie. Ik wil het nog even hebben over het punt van de tankstations. Meneer Dijkstra zegt: ik weet niet precies hoe het zit. Ter voorbereiding hierop heb ik het toevallig gisteren nog even nagelezen. Je kunt als pompstationhouder, als concessiehouder – die concessie geldt voor vijftien jaar, meen ik – wel investeren, maar je krijgt het niet vergoed. Je kunt wel een laadpaal en waterstoftanks neerzetten, maar je krijgt het niet vergoed als je je concessie onverhoopt verliest. Is de VVD het met ons eens dat dat eigenlijk heel gek is en dat als we nu toch naar de transitie aan het kijken zijn, we dit soort wettelijke beperkingen die belemmeringen opleveren voor tankstationhouders om te investeren, zouden moeten slechten en dat we daarin samen zouden kunnen optrekken?

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

Ik weet er inhoudelijk weinig van, maar als u generiek zegt dat we belemmeringen moeten opheffen om mogelijkheden te scheppen voor nieuwe toekomstige oplossingen, dan ben ik daarvoor. Maar ik wil me daar wel in verdiepen, want dan kan ik een goed oordeel vellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil het nog heel even hebben over de biobrandstoffen. Ik hoor twee dingen die ik positief vind. De VVD zegt heel duidelijk: geen voedselge-

wassen in de tank en kijk naar well to wheel, dus ook naar de uitstoot van ontbossing, bosbranden et cetera. Ik hoor ook dat de VVD niet meegaat in het PVV-verhaal over het rijden op komkommers. Dat lijkt me ook verstandig als je geen voedsel in de tank wilt. Maar de heer Dijkstra had het ook over E10. Dat gaat toch ook deels om voedsel of voederge-wassen? Kan de heer Dijkstra garanderen dat dat alleen om residuen gaat?

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

Het NEa heeft daar cijfers over. Volgens mij geldt dat laatste en is er dus geen sprake van voedsel in de tank. In E10 zit geen palmolie, als ik het goed heb, of het gaat om 0,1% vanwege een druppeltje dat er nog zit. In ieder geval zo min mogelijk. E10 is denk ik een hele goede tussenop-lossing richting de transitie die we met elkaar doormaken en waar we best de tijd voor mogen nemen.

De **voorzitter**:

Dan is nu het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Na maanden van onderhandelen is er dan eindelijk toch een Klimaatakkoord. Na weer een warme zomer, de vierde warmste ooit gemeten, wordt het tijd dat we eens gaan stoppen met praten. We moeten aan de slag met het verduurzamen van onze mobiliteit. Ik zal vandaag eerst ingaan op het verduurzamen van onze auto's. Daarna kom ik te spreken over de stadsdistributie. Tot slot zal ook ik nog even ingaan op biobrandstoffen.

De doelstelling van het Klimaatakkoord is helder: in 2030 worden er in Nederland geen brandstofauto's meer verkocht. Met het principe van hand aan de kraan wordt jaarlijks gemonitord of we dit doel ook echt gaan halen. Daar waar nodig wordt bijgestuurd. D66 kan zich vinden in het principe van hand aan de kraan. Wel vraag ik de Staatssecretaris om bevestiging dat dat principe twee kanten op werkt. De kraan moet ook verder open kunnen wanneer de groei van het aantal elektrische auto's tegenvalt. Het is toch hand aan de kraan en niet hand op de knip?

Onderdeel van het mobiliteitspakket uit het Klimaatakkoord is dat de regels voor elektrische leaseauto's door het kabinet worden gewijzigd. De bijtelling wordt, eerder dan eerst aangekondigd, verhoogd. D66 vindt dat jammer. Voor de groep elektrische-autorijders die in de eerste helft van dit jaar een nieuwe auto hebben geleased, loopt de rekening sneller op dan zij van tevoren konden inschatten. Is het kabinet bereid om deze groep autorijders tegemoet te komen met bijvoorbeeld een overgangsregeling? Duurzame mobiliteit is niet alleen het verduurzamen van je eigen auto. Het verduurzamen van taxi's draagt er bijvoorbeeld ook aan bij. Tijdens de begrotingsbehandeling van vorig jaar heeft D66 al aandacht gevraagd voor de Green Deal Zero Emissie Taxi. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe het daarmee staat? Bovendien is in het Klimaatakkoord opgenomen dat we straks 8 miljard zakelijke kilometers minder gaan rijden. Dat kan bijvoorbeeld heel goed met de fiets. Namens D66 vraag ik opnieuw aandacht voor het idee om in plaats van een leasebak een leasebike te introduceren.

De transitie naar duurzame mobiliteit vraagt ook om andere aanpas-singen. Garagehouders moeten bijvoorbeeld gaan investeren in het bijscholen van hun monteurs. Gaat de Staatssecretaris ze daarbij helpen? Daarnaast vraagt rijden op waterstof of elektriciteit om een andere manier van tanken. De Staatssecretaris is daarmee aan de slag met de nationale laadpalenagenda. Neemt ze daarin ook mee dat alle gemeenten, van Vlissingen tot aan Delfzijl, straks dezelfde regels gaan hanteren voor het plaatsen van een laadpaal? Hoe gaat de Staatssecretaris de gemeenten stimuleren om meer laadpalen in de openbare ruimte te plaatsen,

bijvoorbeeld vijf laadpalen op iedere tien parkeerplaatsen? Wordt er gedacht aan het inrichten van één loket voor het aanvragen van een laadpaal, waarin gemeenten, installateurs en netwerkbedrijven samenwerken om bij iedereen binnen zes weken een laadpaal voor de deur te plaatsen? Als we het toch over uniformeren hebben: hoe staat het met de uitvoering van de door D66 vorig jaar ingediende motie over de bebording van laadstations langs de snelweg?

Dan de duurzame pakketbezorging. We bestellen steeds meer via internet. Vroeger kwam een vrachtwagen voor 10.00 uur 's ochtends de schoenwinkel bevoorraden, nu rijden er heel de dag door bestelbusjes om alle via internet gekochte schoenen bij de mensen thuis te bezorgen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat 30 tot 40 middelgrote Nederlandse gemeenten in 2025 een zone voor Zero Emissie Stadslogistiek hebben ingericht. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat alle gemeenten deze zones tijdig hebben ingesteld? En is dat gratis retourneren nog wel van deze tijd? Ik hoor verhalen van mensen die online 40 paar schoenen bestellen en er vervolgens 39 gratis terugsturen. Wat D66 betreft is het een goed idee om de sector eens te vragen om bij elke bestelling en retourzending inzichtelijk te maken hoeveel CO₂-emissie dat oplevert. Is de Staatssecretaris bereid om met de sector daarover in overleg te gaan?

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat er inderdaad efficiencywinst te behalen valt bij al die busjes. Er komen er wel zes tot tien in de straat. Dat merk je niet als je hier in Den Haag aan het werk bent, maar als je je cameraatje thuis hebt aanstaan, zie je alleen maar busjes en denk je: wie is dat nou weer aan de deur? Ik ben benieuwd naar de Zero Emissie Stadslogistiek. De partijen die de logistiek verzorgen, grote en kleine partijen, zijn akkoord gegaan met het hele pakket. Nu kreeg ik de afgelopen weken brieven van diezelfde partijen die zeggen: wacht eens even, het gaat veel te snel met die zones, want al die elektrische voertuigen zijn er nog lang niet. Hoe kijkt de heer Schonis daarnaar? Wat zou dan een oplossing zijn? Zo meteen hebben we zones, maar hebben we geen voertuigen. Hoe kijkt hij naar de oproep van deze partijen om dit aan te passen aan de realiteit?

De heer Schonis (D66):

Meneer Dijkstra, ik heb thuis geen camera. Ik kijk uit het raam om te zien wie er in mijn straat rijdt, maar goed. U heeft een terecht punt over de duurzame stadsdistributie. Als je een zone instelt en niemand kan vervolgens de stad in, lijkt me dat inderdaad niet handig. Ik denk – maar dat is ook een vraag aan de Staatssecretaris – dat die 40 gemeenten eerst in overleg zullen moeten treden met Transport en Logistiek Nederland en andere partijen om te kijken of het uitvoerbaar is. Er is natuurlijk wel licht aan de horizon, want met de vrachtwagenheffing komt er straks ook een fonds beschikbaar, waaruit het verduurzamen van onder andere de stadsdistributie heel snel betaald kan worden.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt u uw betoog, meneer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik kom dan op mijn laatste punt: de biobrandstoffen. Daar ging het net ook al over. Ook wat D66 betreft moeten biobrandstoffen echt duurzaam zijn om te mogen meetellen voor het behalen van de doelstellingen; niet alleen als het gaat om de bestaande input – de Europese Renewable Energy Directive – maar ook voor het gebruik van toekomstige biomassa. Het bijmengen van palmolie, dat net ook al ter

sprake kwam, is wat ons betreft niet bespreekbaar. Ik hoef maar op de actuele problematiek in de Amazone te wijzen om te laten zien dat het oerwoud mede door de lucratieve palmoliemarkt steeds aan het kortste eind trekt op dit punt. Op welke wijze gaat de Staatssecretaris waarborgen dat het bij de productie van biobrandstoffen in de hele keten om echt duurzame biomassa gaat?

Ik zal afronden. Bij een historisch akkoord zoals het Klimaatakkoord horen natuurlijk gedenkwaardige woorden. Ik moest zelf denken aan Edwin Rutten, die wij allemaal nog wel kennen als Ome Willem. Hij begon altijd met: en dan nu aan het werk!

Dank u wel.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van de heer Wassenberg.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik laat Ome Willem nog even bezinken. Ik heb een vraag over biobrandstoffen. Ik wilde de heer Schonis eerst zijn verhaal even laten doen. Hij zei dat ook D66 voedselgewassen in biobrandstoffen ongewenst vindt. Hij zei dat er geen soja- en palmolie in zitten, maar er zitten tegenwoordig wel soja- en palmolie in biobrandstoffen. In de rapportage van de NEa, waarover ik het net ook had in mijn interruptie van de heer Dijkstra, staat dat er voor het eerst in jaren ook een beperkte bijdrage is van soja- en palmolie. Het is niet heel veel, maar het is natuurlijk wel een zorgelijke ontwikkeling dat het er nu voor het eerst in zit. Hoe kijkt de heer Schonis daartegen aan?

De heer Schonis (D66):

Net zoals u vind ik dat zorgelijk, meneer Wassenberg. Ik had deze rapportage nog niet gelezen, maar zoals ik net zei is het onbespreekbaar dat palmolie en andere voedselgewassen worden gebruikt voor biobrandstoffen. Daarom stelde ik ook de vraag aan de Staatssecretaris hoe we van productie tot in de tank kunnen borgen dat dat niet meer gebeurt.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dus als de Partij voor de Dieren een motie indient waarin staat dat we hier helemaal een einde aan gaan maken in Nederland, vind ik D66 aan mijn zijde?

De heer Schonis (D66):

Dat zou zomaar kunnen.

De voorzitter:

Er is toch nog een vraag van mevrouw Kröger. Ik zat al naar haar te kijken en ik dacht: daar gebeurt wat!

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter, dat u zo scherp op uw leden let. Ik heb een vraag aan de heer Schonis. Ik deel zijn zorgen over de onwenselijke praktijken in de biobrandstoffen, zowel het gebruik van palmolie als de grootschalige fraude. De vraag is dan eigenlijk of het niet ongelofelijk onverstandig is om nu al te zeggen dat we onze inzet van biobrandstoffen zo sterk gaan aanjagen, namelijk naar 60 petajoule, terwijl we de duurzaamheid niet hebben geborgd.

De heer Schonis (D66):

In het Klimaatakkoord wordt een groei van 30 naar 60 petajoule genoemd voor biobrandstoffen, maar er staat ook bij dat we heel goed gaan kijken welke criteria we hanteren voor wat wij mogen meetellen als duurzame biomassa. Dat zie ik toch als een oproep aan het kabinet en aan de

Staatssecretaris om eerst die criteria goed met elkaar vast te stellen voordat we die doorgroei krijgen. Als we dan gaan doorgroeien, geldt die 60 petajoule voor het hele mobiliteitspakket en dus niet alleen voor wat mensen aan de pomp tanken. Het gaat ook om de vrachtwagens en het internationaal transport en op termijn met name ook de maritieme sector en de luchtvaartsector. Als u het aan mij vraagt, zijn wat mij betreft de maritieme sector en de luchtvaartsector als eerste aan de beurt. Zij kunnen op dit moment niet anders dan biobrandstoffen gebruiken om te verduurzamen. Het Teslaschip bestaat nog niet en het Teslavliegtuig bestaat nog niet, dus zij zullen nog eventjes moeten wachten voordat dat soort technieken beschikbaar zijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben het op dat punt eens met de heer Schonis. Wij zouden een stuk voorzichtiger willen zijn met de biobrandstoffen en willen eerst borgen dat het allemaal duurzaam is. Maar als je ze dan gebruikt, gebruik ze dan voor toepassingen waarvoor nog geen alternatief is, zoals inderdaad de zeevaart en de luchtvaart. Zou een soort cascaderingssysteem dan ook geen onderdeel moeten zijn van de duurzaamheidscriteria?

De heer **Schonis** (D66):

Wat mij betreft is het antwoord daarop ja. Ik kijk even naar onze collega Dik-Faber, die recent een zonneladder aangenomen heeft gekregen. Zoiets zou je natuurlijk ook voor biobrandstoffen kunnen doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Prompt komt er een vraag van mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik wil even reageren op de collega van D66, maar niet met een vraag. Hij zei net even tussen neus en lippen door dat het Teslaschip niet bestaat, maar het bestaat wel. In de visserij is men hard bezig met innovatie. Ik heb even gegoogeld: de Tesla van de zee is de MDV-1 Immanuel. Die is elektrisch. Ook daar wordt gekeken naar biomassa, dus dat is een terecht punt, maar de Tesla van de zee bestaat.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Dan komen wij bij de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. De heer Schonis eindigde met biobrandstoffen. Daar ga ik meteen op door. De Partij voor de Dieren verzet zich allang tegen de keuze van dit kabinet om vol in te zetten op biomassa, biobrandstof, als verduurzamingsstrategie, want het middel is hier erger dan de kwaal. Biobrandstoffen hebben een hogere CO₂-uitstoot, ze leiden tot vernietiging van de natuur, verdringing van de productie van voedsel en zijn zeer, zeer gevoelig voor grootschalige fraude.

We lezen in de brief van de Staatssecretaris over de biodieselfraude dat met de ontmaskering van één bedrijf al bijna een derde van de zogenaamde duurzame biodiesel door de mand valt, omdat die niet duurzaam is. Tonnen fossiele diesel zijn omgekat tot biobrandstof. Inmiddels worden vijf van de acht bedrijven onderzocht door justitie. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat er meer onderzoek en aandacht komt voor die fraude, maar dat is natuurlijk niet voldoende. Want als meer dan de helft van de bedrijven op grote schaal fraudeert, dan deugt het systeem niet. Dan maakt de gelegenheid de dief. Ik citeer een artikel uit Het Financieele Dagblad: alleen bureaucraten, juristen en fraudeurs hebben hier baat bij; het klimaat niet, geen duizend controleurs kunnen dit

systeem waterdicht maken. Moeten we niet gewoon af van die papieren werkelijkheid van zogenaamd schone biobrandstoffen? Graag krijg ik een reactie hierop van de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Daarover krijgt u een vraag van de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik hoor de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren. Het is heel makkelijk om te zeggen: je moet het niet doen. Maar wat moet je dan wel doen? Wat moet je wel doen? Welke techniek is nu zo grootschalig, betaalbaar en beschikbaar bij de bestaande infrastructuur dat je daarmee kunt verduurzamen? U zegt eigenlijk: je moet niks doen. Maar dan houdt je alles bij het oude. Dan haal je dus ook niet 90% reductie op je brandstoffen met ethanol. Wat moet je dan wel doen?

De heer Wassenberg (PvdD):

Wat ik zeg is dat inzetten op biobrandstoffen geen verduurzaming is. Dat is een papieren werkelijkheid. De schade voor het milieu, voor de natuur, is vele malen groter dan bij fossiele brandstoffen. Ik zeg niet dat je vol in moet zetten op fossiele brandstoffen. De heer Dijkstra had het over de bestaande infrastructuur. Ik zeg dat je die gelden veel meer zou kunnen inzetten voor een vervolmaking van het openbaar vervoer en de uitbreiding van het openbaar vervoer. Zorg dat mensen niet in die auto hoeven te stappen! Het is een probleem dat je niet binnen korte termijn oplost, maar nu inzetten op biobrandstoffen is het paard achter de wagen spannen en de problemen de komende jaren alleen maar groter maken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb nog een andere vraag. Stel je voor dat je ergens naartoe moet en dat je daar niet erg goed kunt komen met het ov. In ongeveer driekwart van Nederland is de auto altijd sneller en goedkoper. Stel je dus voor dat je ergens naartoe moet met de auto en dat je 's ochtends je auto kunt voltanken. Tank je dan gewoon 40 liter diesel of tank je dan diesel met een biobrandstof, waarbij er bijvoorbeeld 60%, 80% of 90% reductie van CO₂ is? Wat tank je dan?

De heer Wassenberg (PvdD):

Die reductie van CO₂ is er niet. Dat wordt nu toch steeds duidelijker? Er wordt voedsel gemengd bij die biobrandstoffen. Uiteindelijk is de CO₂-uitstoot van die biobrandstof groter dan de uitstoot van de fossiele brandstoffen. Hetzelfde zie je bij biomassa. Het stoken van bomen is milieuonvriendelijker dan het stoken van steenkool, hoe raar dat voor sommige mensen ook klinkt. Biobrandstoffen zijn een deel van het probleem en niet van de oplossing.

De voorzitter:

En daarmee vervolgt de heer Wassenberg zijn betoog.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dat was het onderdeel biobrandstoffen waarop oplichters en fraudeurs hun kans hebben geroken. Werk voor justitie dus.

Helaas zijn er meer structurele problemen. Kijk even naar het gebruik van voedselgewassen voor de productie van biobrandstoffen. Ik had het daar net al even over. De Kamer vindt dat zeer ongewenst. De Staatssecretaris vindt het ongewenst. Dat is verschillende keren uitgesproken aan beide kanten van de tafel. In het Klimaatakkoord staat op pagina 49: «De huidige praktijk, waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet.» Daar is geen woord Spaans bij.

En toch zie ik, als ik de Rapportage energie voor vervoer in Nederland 2018 erbij pak, daar op pagina 18 en 19 staan dat er wel degelijk voedselgewassen worden gebruikt in biobrandstoffen, ook soja- en palmolie. Het gaat om kleine hoeveelheden, maar het is desondanks een zeer zorgelijke ontwikkeling, want er is kennelijk een tendens naar de inzet van soja en palm. Wat de boel helemaal op scherp zet, is het feit dat het kabinet daar niet van op de hoogte was. Want het Klimaatakkoord stelt glashard dat soja- en palmolie in Nederland niet worden gebruikt voor biobrandstoffen. Nu zit mij toch iets dwars. Het is mogelijk dat het kabinet bij de presentatie van het Klimaatakkoord op 28 juni niet wist dat soja- en palmolie werden bijgemengd in biobrandstoffen. Dat is dan verwijtbaar, want de publicatie waar ik die gegevens uit heb, is al van 18 juni, dus tien dagen eerder dan het Klimaatakkoord. Het kabinet had dit dus kunnen en moeten weten. Als het kabinet het wel wist, waarom staat er dan in het Klimaatakkoord, met op de voorkant onder andere – zo zag ik bij de presentatie – de handtekening van de Staatssecretaris, dat er geen palm- en sojaolie worden gebruikt bij de productie van biobrandstoffen? Hier klopt iets niet. Snapt de Staatssecretaris mijn verwarring? Kan ze mij vertellen wat er nu waar is?

Mijn aller- allerbelangrijkste vraag op dit onderdeel is: gaat zij per direct een einde maken aan het gebruik van soja- en palmolie voor biobrandstoffen? Ik overweeg namelijk een motie op dit punt en de heer Schonis gaat daar misschien wel aan meewerken.

De **voorzitter**:

Maar voordat hij dat gaat doen, heeft hij een vraag.

De heer **Schonis** (D66):

Zeker. Ik pak even de bladzijde erbij. Er staat inderdaad letterlijk: «De huidige praktijk waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet.» Dat staat er inderdaad. Daarvoor staat – en daar wil ik echt op wijzen – dat dit alleen maar is voor het deel vanuit de RED, vanuit de Europese richtlijn. Voor de nieuwe biomassa en biobrandstof die we daaruit gaan maken, moeten de criteria nog worden vastgesteld. Ik denk dat u hier als een forensisch rechercheur wellicht wat op de zaken vooruitloopt. Zou dat kunnen? Ik wil graag met u moties indienen en kijken hoe we dat aanpakken, maar het moet natuurlijk wel zinvol zijn. U komt nu met een hele papierberg aan vanaf 18 juni en ik weet niet wat u nog allemaal zegt, maar ik heb de indruk dat u hier toch twee dingen door elkaar aan het halen bent.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dat is geen papierberg. Het is eigenlijk heel eenvoudig. Op 18 juni wordt er geschreven dat er voor het eerst in jaren soja- en palmolie wordt gebruikt in biobrandstoffen. En tien dagen later, op 28 juni, staat in het Klimaatakkoord: er wordt geen soja- en palmolie gebruikt. Dat is met elkaar in tegenspraak. Ik constateer dat eigenlijk de hele Kamer en de Staatssecretaris vinden dat we geen soja- en palmolie bij biobrandstoffen moeten mengen. Het enige wat ik aan de Staatssecretaris en aan de heer Schonis vraag, is of zij het met mij eens zijn. Moeten we niet alles op alles zetten om dat te voorkomen?

De heer **Schonis** (D66):

Dat laatste zijn we met elkaar eens. Dat hebben we net al gezamenlijk geconcludeerd. Volgens mij moeten we juist samen kijken naar de criteria waar het daarvoor over gaat. Je moet dus kijken naar goede criteria voor duurzame biomassa en niet naar de groei die we zo meteen op ons af zien komen. Volgens mij zoekt u een tegenstelling die er op dit punt niet bestaat.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik zoek geen tegenstelling die niet bestaat. Ik constateer alleen dat er nu wel degelijk soja- en palmolie worden bijgemengd. Kennelijk wist niemand dat, terwijl we dat allemaal heel erg onwenselijk vinden. Dat was mijn belangrijkste punt.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Wassenberg zijn betoog.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Voorzitter. Het gebruik van voedingsgewassen stopt niet bij soja- en palmolie, want ook suikerriet, suikerbiet, tarwe, gerst, rogge, mais en zonnebloemolie worden allemaal genoemd als grondstof voor biobrandstoffen, zoals ik net ook al zei. Als ik dit alles bij elkaar optel, kom ik op 26%, dus meer dan een kwart van de biobrandstoffen is afkomstig van voedselgewassen. Dat vindt de Partij voor de Dieren zeer ongewenst. Dat moeten we koste wat kost voorkomen: voedsel hoort op een bord en niet in de benzinetank. Ik hoop en denk dat de Staatssecretaris mijn mening deelt. Dat weet ik eigenlijk wel. Ik hoop dat de Kamer mijn ook mening deelt. Zo nodig zal ik dat nogmaals in een motie vragen. Nu blijkt dat alle goede intenties en gedeelte zorgen niet helpen, moeten we echt overgaan tot regelgeving. Graag een reactie.

Mijn allerlaatste punt, voorzitter, is een vraag. Ik was stomverbaasd toen ik de verdere lijst van grondstoffen voor biobrandstof las. 8,1% bestaat uit dierlijke vetten. Waar komen die vandaan? Uit de intensieve veehouderij? Die worden verplicht bijgemengd in biobrandstoffen. Dus als je benzine tankt, gooi je je tank deels vol met vet afkomstig van dieren uit de bioindustrie. Dat kun je niet weigeren, want dit wordt altijd bijgemengd in biobrandstoffen. Je hebt als consument vaak geen keuze. Hoe kan de overheid dit toelaten? Waarom communiceert de overheid hier niet open over en stopt ze het diep weg in een energierapport? Zou de Staatssecretaris daarop kunnen antwoorden? Ik vind dit namelijk een heel ongewenste situatie, zeker vanwege de gedwongen winkelnering die ik vrees, want door te tanken, draag je dus automatisch bij aan de bioindustrie.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. U krijgt nog een vraag van de heer Dijkstra.

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

Ja, een vraag misschien. Pleit de heer Wassenberg dus eigenlijk voor een soort veganistische benzinepomp?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik pleit in elk geval voor een keuze. Er zijn mensen die daar inderdaad grote problemen mee hebben. Ik vind die gedwongen winkelnering heel erg vervelend. Ik vind het sowieso vervelend om biobrandstof te tanken, omdat ik weet dat die schadelijker voor het milieu is. Op papier ziet die er groen uit, maar in de werkelijkheid is hij dat niet. Ik vind het bovendien heel erg onprettig om te weten dat ik, als ik tank, automatisch bijdraag aan het wegwerken van de restproducten uit de bioindustrie als een soort aflaat. Daar verzet ik mij tegen.

De **voorzitter**:

En daarmee komen we bij de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

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

Dank u wel, voorzitter. Laat de PVV gelijk duidelijk zijn: duurzaam vervoer is een uitwas van het desastreuze klimaatbeleid van de regering dat Nederland aan de bedelstaf brengt. In plaats van dat wij als Nederland

ons vervoer inrichten op basis van de feiten is voor dit kabinet het dogmatische geloof in de groene leugen leidend.

Voorzitter. Zo klopt de overheid zich nu al op de borst dat alle elektrische reizigerstreinen sinds 2017 op groene stroom rijden. Mag ik de Staatssecretaris erop wijzen dat groene stroom een fabeltje is? Als de stroom niet met een vals certificaat wordt gekocht, worden bijvoorbeeld de biomassa, volledige bossen gekapt en worden er enorme afstanden per dieselvrachtschip afgelegd. Dat onze treinen zo lekker duurzaam zijn, is dus enkel een papieren werkelijkheid. Daarbij is het ov ook alleen maar duurder geworden, zo hebben we de afgelopen week gezien. De prijzen in het ov namen meer toe dan de kosten van autorijden. De btw-verhoging in het ov is daar de oorzaak van. Dank u wel, Staatssecretaris. De PVV wil de Staatssecretaris dan ook vragen te stoppen met al die duurzaamheidsplannetjes en in plaats daarvan onze kaartjes gewoon betaalbaar te houden. Ik zie een interruptie, voorzitter.

De voorzitter:

Die zie ik ook maar ik zie ook dat de heer Wassenberg al vier interrupties heeft gehad. Dus u mag gewoon doorgaan, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat is jammer, voorzitter.

De PVV is woedend over het zoveelste deugdplannetje van dit kabinet om de gewone man en vrouw keihard aan te pakken. Want rij je in zo'n dikke gesubsidieerde elektrische patserbak, dan krijg je van je D66-vriendjes voortaan een mooie korting op je parkeergeld. Als beloning voor je goede gedrag. Wij vinden dit ronduit schandalig. Met een normale auto moet je namelijk wel de volle mep betalen. De PVV roept de Staatssecretaris dan ook op met klem direct een streep door deze Teslakorting te halen. Dat brengt ons ook bij het debacle van Fastned. Wat de PVV totaal niet snapt, is waarom het elektrisch opladen volledig bij deze snelle jongens wordt ondergebracht. Want als het zo belangrijk is, zou je alle pomphouders de kans willen geven om hieraan mee te doen. Maar niets daarvan. Fastned schiet niet alleen tekort als het gaat om de afgesproken dekkingsgraad, maar dit kwakkelende bedrijf gaat nu ook nog eens de concurrentie aan met pomphouders op het gebied van winkels en toiletten. Wat ons betreft mag de stekker er wel uit. Laat de pomphouders zelf maar aanbieden wat ze willen in plaats van deze geforceerde farce in stand te houden. We roepen de Staatssecretaris dan ook op om met deze pomphouders in gesprek te gaan. Laat niet alleen de chauffeur de winkel ingaan om af te rekenen maar kom ook zelf uit die auto en ga in gesprek met die pomphouders.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, is er wel een vraag van de heer Schonis en die heeft er nog een staan, dus die gaat hij nu stellen.

De heer Schonis (D66):

Meneer Van Aalst, blij dat we weer terug zijn van vakantie, want ik heb dit echt gemist, maar de hoeveelheid praatjes die u hier vandaag verkondigt is toch wel tot een nieuw hoogtepunt gekomen. Fastned is een particulier bedrijf dat volledig met particulier geld een netwerk uitrolt. U heeft het over een dekkingsgraad die is afgesproken. Onzin, dat is helemaal niet afgesproken. Dat had ik misschien wel gewild, maar dat is helaas nog niet gebeurd. Heeft u nou enig idee waar u mee bezig bent? We hebben inmiddels de vierde warmste zomer die we ooit hebben gehad met een recordtemperatuur in Nederland. We moeten zo snel mogelijk gaan verduurzamen en we moeten zo snel mogelijk onze CO₂-footprint naar beneden krijgen. Hoe gaan we dat anders doen? Door lekker fossiel te blijven rijden? Ik snap dit echt niet.

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

Dit heb ik inderdaad gemist. Ik snap het inderdaad echt niet. Dat is nou exact wat ik dacht toen er een regeerakkoord en een klimaatakkoord kwamen: snappen deze mensen er nu werkelijk waar helemaal niets van? Momenteel zijn er dieselauto's die schoner zijn dan elektrische auto's, maar nee, dit kabinet zet in op elektrische auto's. En wat betreft Fastned: ja, we hebben afgesproken zoveel laadpalen in Nederland binnen een bepaalde termijn te realiseren. Dat hebben ze gewoon niet gehaald met allerlei rare constructies, aandeeluitgiftes, ik weet allemaal niet wat voor ellende. Houd er toch gewoon mee op. Er ligt toch gewoon een prima netwerk? We zijn dingen aan het doen maar we weten helemaal niet wat we aan het doen zijn. Niemand kan in die glazen bol kijken en zien wat in de toekomst de beste brandstof zal zijn. Maar nee, dit kabinet zegt: het moet elektrisch. Misschien is waterstof over een aantal jaren wel veel beter. Maar nee, dit kabinet zegt: wij gaan het zo doen, wij hebben aan de tekentafel dit bedacht. Dus geen praatjes, nee, gewoon realistisch zijn. Dat zou D66 misschien ook een keer moeten doen. Misschien bent u weer toe aan vakantie.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik heb ook geluisterd naar de vertegenwoordiger van de PVV. Ik hoor een heel groot verhaal over wat er allemaal wel niet deugt. Fastned is niet oké. Elektrisch rijden is niet oké. Elektrische auto's zijn niet oké. Milieuzones zijn niet oké. Voorstellen van de Staatssecretaris voor gedifferentieerd betalen met de parkeertarieven, helemaal niets deugt er. Mijn vraag is eigenlijk aan de PVV-fractie wat er wel goed is. Hoe zou volgens de PVV-fractie in 2030–2050 Nederland moeten rijden? Rijden we dan allemaal rond in fossiele auto's? Graag een reactie.

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

Laat ik met het laatste beginnen. Die kans acht ik wel aanwezig. Dat we dan nog fossiel rijden sluit ik zeker niet uit. Ik denk dat de markt zich daarin gaat ontwikkelen. Alleen, dat is juist het punt dat de PVV wil maken: laten wij er ons als politiek vooral niet te veel mee bemoeien en al die lijnen uitzetten. Laat het aan de markt over. Het eerste waar we volgens mij mee moeten beginnen is een eind maken aan dit vreselijke kabinet zodat we verkiezingen krijgen en kunnen zorgen dat we een nieuw kabinet krijgen dat wel fatsoenlijk beleid voert en wel kan nadenken. Dat lijkt ons een goed plan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik wil de PVV er toch op wijzen dat als je tankt bij een tankstation de tank vaak gevuld wordt met materialen die afkomstig zijn van landen die wellicht ook niet de voorkeur genieten van de PVV-fractie. Ik denk aan landen zoals Saudi-Arabië waar de olie vandaan komt. Daar zijn we wel afhankelijk van. Elke keer als wij tanken gaat ons geld naar de oliesjeiks en gasbaronnen in die landen. Is dat wat de PVV wil? Ik hoor net een pleidooi over waterstof. Daar ben ik een groot voorstander van, maar beseft de PVV wel dat als we willen kiezen voor waterstof en bijvoorbeeld ook voor groene waterstof, daarvoor windparken nodig zijn? Dus de PVV houdt hier allerlei praatjes maar is in zichzelf verschrikkelijk inconsistent. Doorgaan zoals we nu doen, de pompstations omarmen. Ik bedoel, ik zou ook voor die ondernemer zijn en we moeten ook ruimte geven aan de markt en aan innovaties, maar als we vast blijven houden aan de olie, dan houden we ook vast aan Saudi-Arabië. En dat is toch niet wat de PVV wil?

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

Ik hoor de ChristenUnie zeggen dat ze geluisterd heeft, maar volgens mij heeft ze niet zo goed geluisterd naar ons. We gaven juist aan: laat het aan de markt over. Als ik moet inschatten hoe dat er in de toekomst uit ziet, denk ik dat fossiel voorlopig niet van de baan is. Ik denk dat dit ook een realistisch beeld van de toekomst is. Alleen, laten we dat voor de rest vooral aan de markt overlaten. Al rijden we op water of komkommers! Ik bedoel, de markt gaat uiteindelijk bepalen waar we zo meteen naartoe gaan. Juist door hier als kabinet te bepalen welke kant we opgaan met weer zo'n tunnelvisie, gooien we de hele markt op slot en komt er helemaal niets van de grond. Dat is nou juist ons punt. Volgens mij moet je het gewoon aan de markt overlaten en moeten wij ons daar niet te veel mee bemoeien want dan wordt het er in het algemeen niet veel beter van.

De voorzitter:

En daarmee vervolgt de heer Van Aalst zijn betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter.

Ik ga dan nog maar even verder met die praatjes.

Het is niet te geloven, maar als iemand in 2030 een nieuwe auto wil gaan kopen, is het dus verboden om een benzine- of dieselauto te kiezen. Heel Nederland wordt in een elektrische auto gedwongen. Als de regering zo'n ingrijpende keuze heeft durven maken, zal de elektrische auto wel de meest fantastische auto ter wereld zijn. Laten we de feiten dan even op een rijtje zetten. Om te beginnen het fabeltje dat de elektrische auto zo goed voor het milieu is. Kobalt, essentieel voor de accu, wordt voor zo'n twee derde gewonnen uit de vervuilende mijnen van Congo door kinderhanden. Ook het bereik van de elektrische auto is een stuk slechter. Gelukkig heeft RTL Nieuws enkele tips voor de bestuurder van zo'n auto geschreven om de afstand te vergroten. Zo moet je bij de aanschaf van je auto ervoor zorgen dat hij zo klein mogelijk is. Een grotere auto betekent meer luchtweerstand en daarom sneller een lege accu. Goed nieuws voor iedereen die een tweepersoonsbrommobiel wil gaan rijden en slecht nieuws voor iedereen met een gezinsauto of bedrijfsbus. Daarin mag je natuurlijk ook niet te hard rijden want 90 km/u zou ideaal zijn. Daar rijd je dan in je peperdure Jaguar vlak voor de vrachtwagens uit op de rechterbaan op de A28! Alhoewel je beter achter iedere vrachtwagen had kunnen gaan rijden om – dat is weer een andere tip – de slipstream van je voorganger te gebruiken om de luchtweerstand te verminderen. Trouwens, rijden op de A28 is in dit geval niet handig, want het advies voor elektrische auto's is files vermijden. Stilstaan en spitsrijden zijn namelijk ware radiuskillers voor de accu. Gelukkig zijn de meeste steden ook prima via plattelandsweggetjes te bereiken. Over het gebruik van de elektrische auto hebben de tipgevers ook wat goede ideeën. Gebruik de auto namelijk maar niet om veel dingen in te vervoeren. Elk extra gewicht betekent namelijk dat de accu sneller leeg is. Een ideale smoes natuurlijk om je schoonmoeder maar niet meer mee te nemen in de auto. En je kan in dit tijdperk van de elektrische auto maar beter geen verhuisplannen hebben. Ook wordt aangeraden zo min mogelijk gadgets te gebruiken. Dat is natuurlijk hartstikke fijn voor al die D66'ers die toch een hekel hadden aan de autoradio, de airco of de verwarming. Voor degenen die dat niet hadden is het enkel slecht nieuws.

Dan de zomervakantie. Is het je eindelijk gelukt om zo min mogelijk spullen in je zo klein mogelijke elektrische auto te stoppen en ben je zonder airco, zonder schoonmoeder en met 90 km/u eindelijk in Duitsland aangekomen, kom je tot de conclusie dat je nergens je auto kunt opladen, omdat de elektrische laadpalen in jouw vakantiegebied nog niet zijn geplaatst, wat in heel veel landen het geval zal zijn. Weg vrijheid!

Voorzitter. Het is wel duidelijk: de elektrische auto is een nachtmerrie voor ons vervoer, een nachtmerrie die de burger nu al miljoenen euro's aan

subsidie heeft gekost, subsidiegeld waar ze niets van terugzien, want ook met subsidie blijft de elektrische auto voor de gewone man onbetaalbaar. De rijke VVD-buurman die de elektrische auto wel kon kopen ...

De voorzitter:

En uw slotzin is?

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

... zal echter blij zijn geweest met de subsidie.

Afsluitend. De PVV is fel gekant tegen de plannen die dit kabinet heeft met ons vervoer. De plannen zijn totaal onrealistisch in de uitvoering en dwingen de burger mee te gaan in de klimaatwaan. De PVV wil dat ons vervoer veilig, betrouwbaar en betaalbaar blijft.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan mevrouw Wytske de Pater die haar opwachting maakt in deze mooie commissie. Van harte welkom. We zijn benieuwd naar uw betoog.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dank je wel, voorzitter. Ik concludeer nu al dat het een bijzonder interessante commissiesamenstelling is met mooie verhalen, het ene wat realistischer dan het andere. Ik ben heel erg blij dat er een Klimaatakkoord ligt. Ik vind het echt een hele prestatie om met zo'n groep mensen en organisaties tot een gedragen stuk te komen, waarmee we verder komen. Ik vind het ook heel erg leuk dat we nu eigenlijk in de fase zitten waarin we meer van het denken naar het doen gaan. Daar heb ik straks een aantal vragen over. Ik vond dat er een paar mooie punten in staan. Een punt waar we als CDA natuurlijk heel erg blij mee zijn, is dat we nu gaan stoppen met de subsidies van de grotere elektrische auto's, de Tesla's en de Foutlanders, en dat we ons veel meer gaan richten op de tweedehandsmarkt zodat elektrisch rijden ook voor meer mensen bereikbaar gaat worden. Het andere goede nieuws is dat de gewone vaste lasten van het bezit van een personenauto voor mensen gelijk blijven, waarbij ik dan doel op fossiele brandstof.

Het mobiliteitsgedeelte is echt een heel pakket. Toch hoor ik op een aantal punten graag nog wat concretere zaken. In het Klimaatakkoord hebben we het er bijvoorbeeld over dat er tempo wordt gemaakt om met regionale mobiliteitsplannen te komen met hierin concrete oplossingen en maatwerk. Ik hoor graag wat de status hiervan is en ook wat het tijdspad is. Het kabinet geeft ook aan dat de ontwikkeling van waterstof belangrijk is als energiedrager in de mobiliteit, zeker in het zware transport. Hoe staat het met de voortgang van het opstellen van het ambitieuze convenant dat in 2020 al met de sector zal moeten worden afgesproken? Loopt dat nog volgens plan en met welke hindernissen moet rekening gehouden worden?

In het Klimaatakkoord staat ook het doel dat er rond 2025 geen uitstoot meer is van bussen, vrachtwagens en bestelauto's in 30 tot 40 van onze steden, de zogenoemde zero-emissiezones. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat deze gebieden zo snel mogelijk zullen worden gedefinieerd zodat ondernemers hierop kunnen anticiperen? Wanneer komt er helderheid over de nabijheid van de logistieke hubs zodat de goederen kunnen worden gebundeld en overgeladen op elektrische voertuigen? Voorzitter. Dan het wetsvoorstel Differentiatie parkeertarieven. Elke gemeente is anders en wat mij betreft is het woord «mogen» in het akkoord heel erg belangrijk; gemeenten mogen differentiëren als ze dat willen. Houden gemeenten in het wetsvoorstel voldoende mogelijkheid om zelf de regie te houden of en over hoeveel en waar ze willen differentiëren met het tarief?

Ik zag ook heel mooi de fiets terugkomen. Die heeft een mooie plek gekregen in het Klimaatakkoord. Ik vind het ontzettend goed dat er veel aandacht is voor het woon-werkverkeer met de fiets. Er is ook extra geld voor uitgetrokken. Ik hoor ook graag wanneer er een besluit komt over de verdeling van het geld voor de locaties zodat daar zo snel mogelijk op geacteerd kan worden.

Dan de fraude met biodiesel. Dat is een ernstige zaak die het vertrouwen in de biobrandstofmarkt schaadt. Ik begreep dat de rechtszaak van het bedrijf in Kampen is afgerond maar er blijft nog wel veel onduidelijkheid over de totale omvang van de fraude van biodiesel, want vier van de andere bedrijven worden ook verdacht van de fraude. Ik zou er graag wat meer informatie over willen. Wat voor type bedrijven zijn dit? Werken ze samen met het bedrijf in Kampen of staat dit er los van? Hoe komt het dat deze bedrijven niet uit de signaalrapportage van ILT naar boven zijn komen drijven? Worden dit ook rechtszaken en, zo ja, op welke termijn? Ik vind het heel goed dat de Staatssecretaris aan de slag gaat om die frauderisico's aan te pakken. In het verleden hebben wij als CDA aandacht gevraagd voor een keten die zich baseert op CO₂-reductie in plaats van op de dubbeltellingen die gebruikt worden bij frituurvet wat dus erg fraudegevoelig is. De Kamer heeft zich hier ook positief over uitgesproken. In de brieven lasen we niet terug dat de Staatssecretaris dit mee gaat nemen in haar aanpak die eind van het jaar naar de Kamer komt. Ik hoor graag van de Staatssecretaris wat er nodig is om te kijken naar een systeem van bijmengen van biobrandstoffen dat stuurt op CO₂-reductie. Verder hoor ik veel terugkomen over de tankstations. De concessievoorzwaarden gaan over een paar jaar weer spelen. Wat ik terugkrijg uit het veld is dat er op dit moment tankstationhouders zijn die heel graag willen investeren in juist andere installaties die duurzamer zijn en die andere brandstoffen aanbieden, maar dat ze door het systeem dat ze hebben dit niet meer goed af kunnen boeken en het dus geen waarde meer heeft, wat de investering tegenhoudt. Zou de Staatssecretaris hiernaar kunnen kijken?

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, dank u wel. We hebben grote ambities op het gebied van klimaat, schone lucht, leefbaarheid en bereikbaarheid voor iedereen. Mijn eerste vraag is dan ook: kiezen we voor mobiliteitsbeleid dat op al deze vlakken werkt? Is de Staatssecretaris het met mij eens dat we ons beleid telkens op al deze doelstellingen moeten toetsen en dat die integraliteit heel erg belangrijk is?

In het maatregelenpakket van het Klimaatakkoord dat vandaag voorligt, is heel veel aandacht voor de auto, een beetje voor de fiets en veel minder voor het ov. De afgelopen week werd weer duidelijk dat ov eigenlijk steeds duurder wordt, terwijl we toch het gebruik van ov en deelauto's willen aanjagen. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen en welke kansen biedt bijvoorbeeld de uitspraak rond de Programmatische Aanpak Stikstof om geplande asfaltprojecten om te buigen naar ov-investeringen of bijvoorbeeld verlaging van de maximumsnelheid, wat goed is voor klimaat, natuur en veiligheid?

Dan de auto in het Klimaatakkoord. De doelstellingen voor 100% emissieloos 2030 in de autonieuwverkoop lijken niet gehaald te kunnen worden. De voorspellingen staan nu op een derde. Veel van de nodige maatregelen in het beleid liggen bij Financiën. Ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer Schonis over wat er precies wordt verstaan onder «de hand op de knop». Wat gaat deze Staatssecretaris doen aan additioneel beleid? Is de Staatssecretaris het met GroenLinks eens dat de transitie naar emissieloos vervoer ook een doel moet zijn van het systeem van

betalen naar gebruik dat nu gaat worden uitgewerkt? Wanneer worden de doelstellingen van de drie voorstellen zoals genoemd in het akkoord, vastgesteld? Worden de maatschappelijke baten ervan, dus het tegengaan van luchtvervuiling, klimaatwinst, gezondheid en leefbaarheid, ook meegenomen en meegewogen in hoe die drie voorstellen worden gevalideerd? Hoe gaan we de tweedehandsmarkt en import voor elektrisch vervoer aanjagen? De Staatssecretaris is in gesprek over een aanschafsubsidie of een laadtegoed. Dat is interessant maar wanneer kunnen we daar meer en specifieke voortgang op verwachten? De laadpaleninfra is onderdeel van de parkeernorm bij nieuwbouw en herinrichting van wijken. Ook denk ik aan de borden voor laadstations bij de snelwegen, al eerder genoemd, in het kader van de motie van D66 en de ChristenUnie. Ik ben heel erg benieuwd wat de Staatssecretaris eigenlijk gaat doen om toch te zorgen dat dit doel in de 2030-doelstellingen haalbaar wordt. Wat zijn de mogelijkheden qua aanbesteding van elektrische auto's en wat gaat dat betekenen voor het doel?

Dan een groot pijnpunt in het Klimaatakkoord op het gebied van mobiliteit. Terwijl de transitie naar uitstootvrije techniek eigenlijk tegenvalt, wordt de inzet van biobrandstof echt flink opgeplust. Vergelijken met de inzet van biobrandstof in 2017 zou er in 2030 drie keer meer biobrandstof moeten worden gebruikt en dat vinden wij echt problematisch. Biobrandstoffen brengen helaas nog steeds grote risico's met zich mee. Erkent de Staatssecretaris dat? Is zij dat met ons eens? In de eerste plaats is het eigenlijk voor ons nu volstrekt onduidelijk hoe we ervoor gaan zorgen dat al die biobrandstoffen dan ook duurzaam zouden zijn. Er wordt gesproken over een nieuw duurzaamheidskader, althans daarover schrijft de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris garanderen dat daar de RED II-criteria die Europees zijn vastgesteld echt het minimum zijn en dat al het additionele daarbovenop zit en dat dus alle biobrandstoffen in Nederland, ook die welke niet voor RED II verplicht zijn, aan dit hogere of RED II-niveau moeten voldoen?

De afgelopen weken waren we collectief geschokt over de branden in de Amazone. Dan is het toch wrang dat uit die laatste rapportages blijkt dat Nederland weer palmolie en soja in de tank heeft zitten. Hoe is dat nou toch mogelijk en wat kunnen we er aan doen? Ik weet dat deze Staatssecretaris echt van die palmolie en soja in de tank af wil, maar welke mogelijkheden heeft ze daar concreet voor? Zou het op z'n minst transparant kunnen zijn welke bedrijven dit bijmengen, zodat de consument zijn eigen conclusies kan trekken? Kan de Staatssecretaris duidelijkheid verschaffen over wat nou het aandeel van voedsel en voeder is dat op dit moment in de tank verdwijnt? Want daar zijn toch wel wat verschillende perspectieven over onder de leden. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de E10 die nu aan de pomp getankt wordt, ook echt alleen maar uit reststromen worden gemaakt?

Een ander probleem, ook eerder aangekaart, is de grootschalige fraude met de dubbeltelling van gebruikt frituurvet. Door een fraudezaak zal 40% van onze biobrandstof helemaal niet duurzaam zijn. Wat betekent dat eigenlijk voor de doelstellingen van het energieakkoord? Klopt het dat dit zou betekenen dat 10% van onze klimaatopgave voor mobiliteit helemaal niet gehaald wordt en hoe gaat dat dan gecompenseerd worden? Aan wat voor maatregelen denkt de Staatssecretaris dan? Is de Staatssecretaris bereid ervoor te zorgen dat bij de implementatie van RED II het aandeel gebruikt frituurvet gemaximeerd wordt, zoals ook in de Europese richtlijnen staat? Is de Staatssecretaris het met mij eens dat deze fraude wordt aangejaagd door een te grote vraag naar biobrandstoffen?

De voorzitter:

En uw slotvraag is?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe gaan we ervoor zorgen dat dat schaarse beetje echt duurzame biobrandstof echt gebruikt wordt voor die toepassingen waarvoor geen alternatief is? En is de Staatssecretaris bereid cascadering mee te nemen in het duurzaamheidskader?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is als laatste in deze eerste termijn mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie aan het woord.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Elektrisch rijden is niet alleen fijn voor de automobilist en voor schone lucht, maar is ook een belangrijk onderdeel van de transitie naar duurzame energie. Met elektrisch rijden zijn we niet langer afhankelijk van oliesjeiks met hun fossiele bronnen. En de accu's van auto's kunnen gebruikt worden voor flexibiliteit om het elektriciteitsnet te balanceren. Daarom is de ChristenUnie blij met het gesloten Klimaatakkoord. Daarin staan heldere doelen over de laadinfrastructuur en 100% emissieloze verkoop van nieuwe auto's in 2030. Ook anders betalen voor mobiliteit staat nu nadrukkelijk op de agenda.

Een belangrijk onderdeel in het mobiliteitspakket is het hand-aan-de-kraanprincipe. Mijn fractie is benieuwd hoe de Staatssecretaris dit verder gaat uitwerken. Wat de ChristenUnie betreft moet het instrument gericht zijn op het behalen van het doel, namelijk 100% emissievrije verkoop van nieuwe auto's in 2030. Daarbij moeten ongewenste schokken in de markt door anticiperend gedrag worden voorkomen. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Verder vindt de ChristenUnie het belangrijk dat er een koppeling wordt gelegd tussen de opwekking van lokale energie en de laadinfrastructuur die wordt gerealiseerd. Ik vermoed zomaar dat de Staatssecretaris weleens op werkbezoek is geweest in Lombok, een wijk in Utrecht, waar laadpalen zowel kunnen laden als elektriciteit kunnen terugleveren.

Gisteren las ik het bericht dat de Staatssecretaris 5 miljoen beschikbaar stelt om in 21 gemeenten 500 slimme laadpalen te plaatsen, maar wie zorgt er nu voor dat de decentrale opwek en de laadinfrastructuur in samenhang worden gerealiseerd? Want als ik me niet vergis, zijn er 5 mobiliteitsregio's en 30 RES-gebieden. Wie heeft daar nou de regie? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het goed op elkaar aansluit?

Voor de laadinfrastructuur geldt de bijzondere situatie dat je bij thuis laden en bij openbare laadpalen het hoge belastingtarief betaalt, terwijl bij bedrijven et cetera het lage tarief geldt. Wettelijk is wel vastgelegd dat tot 2020 een verlaagd tarief voor publiek laden geldt. Wil de Staatssecretaris in overweging nemen om deze regeling na 2020 nog even voort te zetten? Graag een reactie.

Voorzitter. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat differentiatie van parkeertarieven bijdraagt aan de aankoop van emissieloze voertuigen en dus ook aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Ik denk dat dit een goede maatregel is. Tegelijkertijd moeten we voorkomen dat dit een maatregel wordt voor de happy few die een elektrische auto kunnen aanschaffen en die de korting ook eigenlijk nauwelijks voelen of nodig hebben. Het wetsvoorstel heeft het eigen autobezit ook nog altijd als uitgangspunt. De ChristenUnie wil graag een stap verdergaan en wil gedeeld bezit stimuleren, bijvoorbeeld door elektrische deelauto's in wijken aan te moedigen met goedkopere of gratis parkeervergunningen. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Dit bevordert namelijk het elektrisch rijden en duurzaam gebruik van de auto, maar ook het gezamenlijk nemen van initiatieven vanuit de lokale gemeenschap.

Er is al gerefereerd aan de motie-Sienot/Dik-Faber. Die is aangenomen en die verzoekt de regering om versneld pictogrammen of verkeersborden te

plaatsen voor alternatieve brandstoffen. Kan de Staatssecretaris aangeven wat de stand van zaken is? Borden met 130 waren geen enkel probleem en zelfs op- en afritten werden verlengd om een paar minuten sneller te kunnen rijden. Daarmee wil ik maar gezegd hebben dat het niet gaat om kunnen maar om willen. Die 130 wilde mijn fractie zeker niet, maar wat we wel willen, is dat snellaadstations net zo zichtbaar zijn als benzinestations. Is er al één helder pictogram? Wanneer zijn alle borden daarvan voorzien? Graag een reactie.

Dan het punt van de biomassa. Daar is al veel over gesproken. Het is goed dat het gebruik van biomassa beperkt wordt en dat er strenge duurzaamheidscriteria gelden. Hoe gaat het eigenlijk met het advies van de SER? Is de planning nog altijd dat dit begin 2020 wordt opgeleverd? Ik kan me aansluiten bij de vraag van mevrouw Kröger: geldt dit inderdaad voor alle biomassastromen en is het Europese RED II-kader inderdaad het minimum?

Helaas hebben we allemaal kunnen vaststellen dat er vermoedelijk fraude is gepleegd door een Nederlandse producent van biodiesel, die ten onrechte als duurzaam gecertificeerd zou zijn. Dit soort casussen zijn schadelijk voor het milieu maar ondermijnen ook het vertrouwen in duurzaamheidslabels. Ik kan me aansluiten bij vragen die daarover al gesteld zijn.

Voorzitter. In het mobiliteitsbeleid lijkt de autoband wel wat onderbelicht. Op de website van Milieu Centraal lees ik dat je € 60 per jaar kunt besparen door je banden op spanning te houden. Volgens de bandensector levert dit alleen al voor personenauto's ook nog eens 0,6 megaton CO₂ op. Hoe gaan we ervoor zorgen dat iedereen hieraan meedoet? Een bewustwordingscampagne? Ik vind het voorstel van de heer Dijkstra ook echt heel positief.

Hoeveel minuten heb ik nog, voorzitter?

De **voorzitter**:

Nog 40 seconden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Oké, dat gaat lukken. Ik weet dat deze Staatssecretaris zich inzet voor het tegengaan van de plasticsoep. Autobanden zijn de belangrijkste bron van plasticsoep, aldus de Wageningen Universiteit. Elektrisch rijden lost dit probleem niet op. Misschien wordt het probleem zelfs wel groter, omdat elektrische auto's veel zwaarder zijn. Mijn vraag is daarom: kan slijtage een onderdeel van het bandenlabel worden of is zij dat al?

Tot slot, voorzitter. De transitie naar elektrisch rijden begint duidelijk vorm te krijgen. We zien het overal om ons heen, maar er zijn ook nog wel wat hobbels op de weg. Ik hoop dat de Staatssecretaris deze voortvarend ter hand wil nemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Ik kijk even naar de tijd. Misschien wil de staatssecretaris een schorsing. Is een kwartier voldoende?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dan gaan we om 11.20 uur weer beginnen.

De vergadering wordt van 11.06 uur tot 11.25 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef straks de leden de gelegenheid om vier vragen te stellen. Ik krijg de indruk dat de Staatssecretaris in haar beantwoording een aantal blokken zal aanhouden. Het is natuurlijk aan u in welk blok u de vragen stelt, maar u krijgt er vier. Wanneer u ze wilt stellen, is helemaal aan u. Daarmee geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. Ik zeg tegen de heer Schonis en de heer Van Aalst, maar ook de andere leden dat ik jullie ook allemaal heb gemist. Het is dus fijn om hier weer te zijn en met elkaar deze discussies weer te voeren. Ja, mevrouw Kröger, echt waar, het is leuk om u allemaal weer te zien. We hebben vandaag een belangrijk overleg. Ik kreeg gister, tijdens Duurzame Dinsdag, de vraag wat dit nou voor jaar wordt. Toen zei ik: dit wordt het jaar van de uitvoering. Dat geldt ook echt voor het Klimaatakkoord. Wij hebben natuurlijk heel lang met elkaar gesproken over dat Klimaatakkoord. Ik herken ook alle punten die de Kamerleden naar voren brengen als belangrijke aspecten van het debat dat we met zo veel partijen de afgelopen twee jaar hebben gevoerd. Die raken dus ook allemaal aan terechte punten die belangrijk zijn in de balans. Ik ben er heel trots op dat we een Klimaatakkoord hebben weten te bereiken waarbij we het doel voorop hebben gezet, namelijk dat Nederland zijn verantwoordelijkheid neemt voor de doelstellingen van het Parijsakkoord. We hebben dat doel vooropgesteld en niet een specifiek middel. We hebben met elkaar heel erg gezocht naar hoe we een pakket kunnen maken dat dat doel haalt, maar dat ook iedereen mee kan maken. We hebben aandacht voor het feit dat niet iedereen een grote portemonnee heeft en een Tesla kan kopen. We geven dus meer aandacht aan de tweedehandsmarkt. We zien dat biobrandstoffen in de tussentijd voor een deel een oplossing zijn voor het feit dat we nog een groot wagenpark hebben dat op fossiel rijdt. Maar in the end moeten we wel naar zero emissie; dat zeggen ook alle partijen in het Klimaatakkoord. Dat gaat voor sommige dingen sneller en voor andere wat langzamer. We moeten dus goed kijken waar we dat inzetten. Ik denk dat veel van de discussies die langskomen, zo meteen ook, raken aan de balans die we hebben geprobeerd neer te leggen in het Klimaatakkoord.

Ik zal in drie blokken graag op uw vragen antwoord geven. Het eerste blok gaat over zero emissie. Het tweede blok is biobrandstoffen. Het derde blok is overig. Bij zero emissie zal ik ook ingaan op laadpalen, zero-emissiezones en een aantal van die vragen. Ik heb geprobeerd om de vragen op thema bij elkaar te zetten en ik hoop dat dat een beetje gelukt is. Ik zal dus niet de exacte sprekersvolgorde aanhouden, maar dan weet u dat uw vragen allemaal beantwoord worden.

De heer Dijkstra begon over het belang van een zorgvuldige vormgeving van de transitie naar duurzaamheid, waarbij we goed op de kosten moeten letten. Dan moet je op het punt van de laadpalen natuurlijk ook zorgen dat je kosten die eigenlijk ook prima door de markt gedragen kunnen worden, niet onnodig afwentelt op de belastingbetaler. Nou, dat is ook precies het idee van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Samen met de sector, met regio's en netbeheerders is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgesteld. Die is een onderdeel van het Klimaatakkoord en is ook als bijlage naar de Kamer gestuurd. Dat was natuurlijk ontzettend veel papier, maar regionale samenwerkingsverbanden worden opgericht om gemeenten en provincies te ondersteunen bij de uitrol, want je wil inderdaad wel een soort nationale regie hebben over hoe we dat nou in heel Nederland doen. We proberen dit op een slimme manier te doen die inderdaad ook gericht is op het wegnemen van belemmeringen en op het versnellen van de realisatietermijnen. Dan hebben we het aan de ene kant over de publieke laadpalen, maar je wil natuurlijk ook snelheid en een goede uitrol voor thuis- en snelladers. Dat doen we dus

samen met de regio's. We onderzoeken ook de mogelijkheid van één loket. Dat zeg ik graag tegen de heer Schonis, die daar specifiek naar vroeg.

Het is aan het begin van dit debat overigens ook heel belangrijk om te onderstrepen dat we bij elektrisch allemaal vaak aan de stekker denken, maar het gaat ons natuurlijk eigenlijk om zero emissie. Daarbij kijken wij echt niet alleen naar de stekker. Dat zou inderdaad zonde zijn. Dat doet het kabinet ook niet. Zo rollen wij deze kabinetsperiode ook een heel aantal waterstofstations uit. Misschien biedt de hele innovatie ons straks nog wel weer meer mogelijkheden. Het gaat dus om zero emissie. Dat is waar het kabinet op stuurt. Wij willen dat alle nieuwe auto's die er vanaf 2030 bij komen, zero emissie zijn. Dat is dan ook waar we op sturen.

De heer Schonis vroeg ook nog naar de netbeheerders. Ja, die spelen ook een belangrijke rol in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Er is in het Klimaatakkoord ook over de verschillende tafels heen gekeken naar wat die groei naar elektrisch rijden zoals wij die voor ons zien, nou betekent voor wat er nodig is voor de elektriciteitsinfrastructuur. Ook dat wordt dus meegenomen. Dat moet ook worden geborgd in de Regionale Energiestrategie en dat raakt weer aan het punt van mevrouw Dik-Faber. Als je slim gaat laden, hoe zorg je er dan voor dat die interactie plaatsvindt met alles wat er aan de energiekant gebeurt, zodat je met elkaar het hele systeem zo efficiënt mogelijk inricht? Dat vond ik een van de mooie dingen van de gesprekken over het Klimaatakkoord, namelijk dat we echt over de tafels heen naar dit soort aspecten hebben gekeken. Zo kunnen we met elkaar de hele transitie efficiënter en daarmee goedkoper maken. Die koppeling tussen de Regionale Energiestrategie en de Regionale Mobiliteitsstrategie ligt dus ook in dat gebied, want alleen daar kun je zien hoe we die dingen goed bij elkaar kunnen brengen. Wij vragen de regionale samenwerkingsverbanden om hier aandacht aan te besteden. Ook de netbeheerders zijn daarbij «aangeraakt». De pilot slimme laadpleinen geeft ook daar weer input voor.

De heer Schonis vroeg of we de groep die al een auto heeft besteld en die geraakt wordt doordat we de korting op de bijtelling versneld afbouwen – het is nog steeds een korting – tegemoet kunnen komen. Dat hebben wij echt geprobeerd. Wij hebben als kabinet naar de mogelijkheden gekeken, want iedereen vindt dit ongelukkig. Dit is echt niet wat je wil. Wij hebben ook met de sector gesprekken gevoerd over de vraag of die nog een manier kon vinden waarmee wij bij die groep zouden kunnen aanhaken. Eigenlijk blijkt gewoon dat we niks kunnen vinden wat ook goed uitvoerbaar is en geen enorme frauderisico's of allerlei andere problemen met zich meebrengt. Wat ik wel tegen de sector heb gezegd en ook al in gang heb gezet, zelfs nog voor het zomerreces, is dat wij met elkaar in gesprek blijven over waar de knelpunten zich voordoen en dat we met elkaar kijken of we handelingsperspectieven kunnen verzinnen. Kunnen we nog dingen bedenken waarbij we zorgen dat we ook deze aanpassing zo soepel mogelijk laten verlopen met zo min mogelijk ongewenste effecten? We blijven dus met elkaar in gesprek en we zoeken naar handelingsperspectief.

Dan een heel belangrijk punt waar ook bij de onderhandelingen over het Klimaatakkoord veel over is gesproken, namelijk de hand aan de kraan. Aan de ene kant waren er de terechte verzoeken om te zeggen: als het in één keer veel harder gaat dan je had voorzien, kan het niet een soort open-eindebleeder zijn voor de rijksoverheidsfinanciën. Dat is begrijpelijk. Voor allerlei zaken hebben we gewoon budgetten die beperkt zijn. Aan de andere kant wil je wel zeker weten dat je je doel haalt. Het is dus echt heel expliciet onderdeel geweest van de afspraken dat die hand aan de kraan onderdeel zou zijn van het hele pakket, zodat wij er gewoon zelf bij blijven. Er is ook heel duidelijk afgesproken dat die hand aan de kraan naar twee kanten toe kan werken. Gaat het dus veel sneller dan verwacht, dan kunnen wij daar maatregelen nemen en ook als het veel minder snel gaat

dan verwacht. Dat geeft aan de sector dus ook de zekerheid dat je in die bepaalde bandbreedte zult blijven. Dat is hoe we dat gaan doen. Dan het plaatsen van de borden voor alternatieve brandstoffen. Rijkswaterstaat ...

De voorzitter:

Voordat u daarop verdergaat, is er een vraag van mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik zou heel graag nog een iets nadere toelichting willen hebben van de Staatssecretaris over hoe nou precies dat hand-aan-de-kraanprincipe uitwerkt. Natuurlijk ben ik blij om te horen dat het naar beide kanten werkt, dus dat het doel zero emissie in 2030 is. Maar wij willen natuurlijk met elkaar ook voorkomen dat er schokeffecten zijn, of dat er anticiperend gedrag is, of dat wij als overheid door een enorme piek in de verkoop ineens te snel gaan bijstellen. Hoe gaat dat precies uitgewerkt worden?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ook hier raakt mevrouw Dik-Faber aan een aantal hele terechte punten. Ik zal iets meer op de techniek ingaan van hoe we dat doen. Bij het Klimaat-akkoord is een groeipad gedeeld voor elektrische auto's. Structurele en significante afwijkingen van dit groeipad kunnen betekenen dat meer of minder stimulering noodzakelijk is. In dat geval kan er dus twee kanten op worden gestuurd. De primaire indicator voor het bijsturen is het aantal zakelijk verkochte voertuigen, want dat is echt de grote bulk. We weten ook dat de zakelijke auto's van vandaag vaak de tweedehandsauto's van morgen zijn. Daarom is het heel belangrijk wat voor soort auto's daar instromen en dat er voldoende instromen, zodat er daarna weer voldoende kunnen doorstromen. Er wordt een bandbreedte van een nader te bepalen aantal procentpunten afgesproken ten opzichte van dat overeengekomen groeipad. Binnen deze bandbreedte wordt er niet bijgestuurd, omdat je wil voorkomen dat je gaat micromanagen tot op de laatste auto en daarmee misschien heel veel schokeffecten of ongewenste effecten creëert. Mocht de realisatie dan boven of onder deze bandbreedte uitkomen, dan wordt er een analyse gemaakt op basis van segmentatie, total-cost-of-ownershipontwikkeling en import en export. Op basis van die analyse volgt dan een advies over eventuele bijsturing. Zo gaat die hand aan de kraan dus gehanteerd worden.

Voorzitter. Dan de elektrische bebording. Wij willen inderdaad allemaal dat het net zo makkelijk moet zijn om elektrisch te tanken als normaal te tanken. Nou, dan is het ook belangrijk dat je weet waar je dat kunt doen. Ik weet nog van vroeger dat mijn vader ook een auto had op lpg, zeg ik tegen de heer Dijkstra. Dan was het af en toe even plannen waar we heen moesten rijden, want daar konden we lpg tanken. Eigenlijk is het dus iets waar we al best aan gewend waren. Bebording is natuurlijk belangrijk. Gelukkig heb je tegenwoordig ook apps en ben je niet meer alleen afhankelijk van die borden. Je mag niet tijdens het rijden op je app kijken, zeg ik er meteen even bij. Daar roep ik niemand toe op. Maar zoals het ook goed is om van tevoren even te checken waar de files staan, kun je ook even kijken waar je kunt tanken. Maar die borden zijn ook belangrijk. Rijkswaterstaat is bezig met het plaatsen van borden voor alternatieve brandstoffen door werk met werk te maken. Zij nemen het op in hun werkplanning. Er was ook een vraag over het pictogram. Ook dat wordt uitgewerkt. Dat wordt uitgewerkt door het CROW. Ik heb nog even nagevraagd wanneer zij dan komen met dat advies, want wij willen allemaal weten wanneer CROW met dat pictogram komt. Die informatie volgt dus nog.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van mevrouw Dik-Faber.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik weet inderdaad dat er werk met werk wordt gemaakt. Dat stond ook in de motie van D66 en de ChristenUnie, maar ik vraag mij echt af hoe snel dat dan gaat. Kunnen we bijvoorbeeld met elkaar afspreken dat in 2022 – ik noem maar een jaar – alle borden voorzien zijn van een pictogram? Ik weet dat de elektrische rijders de apps allemaal hebben, maar ik vind het ook belangrijk dat het zichtbaar wordt en dat er niet alleen een benzineplaatje staat, maar ook een elektrisch plaatje. Dat vind ik heel belangrijk. Kunnen we dus iets meer smarte afspraken maken, bijvoorbeeld dat in 2022 alle borden hiervan zijn voorzien?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik vind dat mevrouw Dik-Faber er helemaal gelijk in heeft dat het ook gewoon belangrijk is dat het zichtbaar wordt, want dat laat iedereen ook zien dat je het overal kunt doen, ook als je nog geen elektrische auto hebt en misschien nog niet op zoek bent naar dat pictogram. Dat is dus zeker zo. U weet ook dat wat wanneer op de borden komt, een onderdeel is van de portefeuille van de Minister. Rijkswaterstaat is daarmee bezig. Ik begrijp heel goed dat mevrouw Dik-Faber vraagt of de Kamer toch iets meer een inschatting kan krijgen van wanneer dit geregeld is. Laat ik met mevrouw Dik-Faber afspreken dat ik die vraag aan de Minister doorspeel en dat we zorgen dat daar een nadere inschatting van komt, want het is natuurlijk heel logisch dat we met elkaar wel ergens naartoe willen werken.

De heer Schonis zei terecht dat ook de sector hier natuurlijk klaar voor moet zijn en vroeg of die ook wordt bijgeschoold. In het kader van het Klimaatakkoord zijn inderdaad ook met de sector afspraken gemaakt over maatregelen ter stimulering van EV. Die worden door de sector opgepakt. Men is bijvoorbeeld ook bezig met de scholing van verkopers. We moeten ook de mensen die het werk elke dag doen, hier inderdaad in meenemen. Ook daar is aandacht voor. Natuurlijk zullen we met de sector daarover blijven spreken.

Ik kom bij een ander heel terecht onderdeel van de afspraken die we in het Klimaatakkoord hebben gemaakt, waarbij we ook echt trots mogen zijn op onze logistieke sector. We noemden Nederland Transportland altijd al als een van de punten waar we trots op waren, maar dit is ook een sector die zijn verantwoordelijkheid in de context van de verduurzaming enorm wil pakken. Ze zien natuurlijk ook dat het slim is dat er, als je met een schone en stille auto geen uitstoot hebt in de binnenstad, misschien ook meer ruimte is om goed te blijven bevoorraden. Die 30 tot 40 zero-emissiezones gaan er dus komen. Daar hebben we met de sector veel gesprekken over. Daarnaast is er de vraag hoe je zorgt dat er geen onnodige ritten zijn. Ook de efficiency van de logistiek maakt overigens onderdeel uit van de afspraken om de CO₂-uitstoot te verlagen. We zullen daarover met de logistieke sector spreken, maar bijvoorbeeld ook met een brancheorganisatie als Thuiswinkel.org willen we webwinkels bewuster maken van de CO₂-effecten van de bezorging van de pakketjes. Om dit antwoord af te maken: hiervoor hebben ze in samenwerking met de topsector logistiek ook de campagne Bewust Bezorgd ontwikkeld. Ook het gebruik van minder verpakkingsmaterialen en slimme retoursystemen zijn manieren om CO₂-effecten te verlagen. De webwinkels werken bewust aan keuzes voor consumenten over leveringsnormen, zodat ze de logistiek gewoon effectiever kunnen plannen. Er worden online ook mogelijkheden aangeboden om meer inzicht te krijgen in hoe een product werkt of past. Dat helpt natuurlijk ook om te bepalen of je een paar schoenen bestelt of niet, zodat je die mogelijk niet retour hoeft te sturen.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van mevrouw De Pater van het CDA.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik vind het heel mooi om te horen dat die 30 à 40 plekken in steden er ook gaan komen, maar ik merk dat de sector toch erg veel behoefte heeft aan een gewoon wat strakkere tijdsplanning en gewoon wil weten waar en wanneer dit is, zodat zij deze vaak toch wel grote investeringen die zij moeten doen, wat beter kunnen plannen. Kan er dus toch een wat duidelijk en scherper antwoord komen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zei dat dit het jaar van de uitvoering wordt. Dat wil dus ook zeggen dat we dit op een aantal punten gewoon met elkaar gaan oppakken. Dit lijkt me een van de onderdelen ... Nee, dit is een van de onderdelen van die uitvoeringsagenda, die groot, breed en lang is, omdat het Klimaatakkoord van vlak voor de zomer natuurlijk heel veel acties bevat. Dus ja, dit is een van de punten en ik begrijp de vraag van de sector, die daar helderheid over wil hebben, heel goed. Want als je op het punt staat om een nieuwe vrachtwagen of bestelauto te kopen, wil je inderdaad weten of je op dit moment moet investeren in een schone wagen of dat je stad niet mee gaat doen en dat je er daarom nog op een andere manier naar kijkt. Het is ook belangrijk om te weten – daar kom ik verderop nog op terug – dat er voor de sector een subsidieregeling is om die aanschaf, die onrendabele top, weg te nemen. Daarom zei ik in de introductie dat we met het Klimaatakkoord mensen willen meenemen, ook kleine ondernemers, die misschien niet een nieuwe bestelauto kopen maar wel een schone kunnen leasen. Al dat soort concepten zijn we aan het uitwerken om ervoor te zorgen dat we die doelstelling ook echt kunnen realiseren.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Ik merk dat ik zoek naar «wanneer». Hebben we het over november? Hebben we het over januari of februari? Ik zoek toch echt wat meer scherp in het tijdpad.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik begrijp dat we met al die gemeenten in gesprek zijn en dat hier begin volgend jaar duidelijkheid over zou moeten zijn.

De **voorzitter**:

Daar is ook nog een vraag van de heer Van Aalst over.

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

Het toekomstbeeld dat de Staatssecretaris schetst, is mooi, maar kan de Staatssecretaris ons even meenemen in het aanbod van elektrische vrachtwagens?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er zijn elektrische vrachtwagens, er zijn elektrische bestelwagens, er zijn elektrische bestelauto's en er zijn elektrische fietsen en bakfietsen. Er zijn dus eigenlijk allerlei opties om het vervoer te verduurzamen. Volgens mij heeft Albert Heijn laatst een hele grote vloot van elektrische vrachtwagens gekocht. Ook VDL, een mooi Nederlands bedrijf, is trouwens heel actief. Maar uiteraard zal de snelheid van het invoeren en het uitrollen mede bepaald worden door het aanbod.

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

Natuurlijk bestaan er elektrische vrachtwagens, maar laten we met elkaar wel realistisch zijn: op dit moment is er gewoon onvoldoende aanbod. De transportsector wil heel graag meedenken en doet er ook van alles aan om overal een bijdrage te leveren, maar laten we met elkaar wel eerlijk zijn: op dit moment is er, ook qua actieradius en prijstechnisch, helemaal geen aanbod om te kunnen omschakelen. Dit kan gewoon helemaal niet.

Ik zou graag van de Staatssecretaris willen horen dat ze het met mij eens is dat we met elkaar niet moeten gaan doen alsof we morgen allemaal in elektrische vrachtwagens gaan rijden, want dat is gewoon onrealistisch.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Morgen rijden we niet allemaal in een elektrische vrachtwagen, al was het alleen maar omdat ik in ieder geval van plan ben om veel met de fiets te blijven komen. Maar ik ga ook serieus in op het punt van de heer Van Aalst. We hebben in het Klimaatakkoord natuurlijk niet voor niets in een hele nauwe samenwerking met alle sectoren ook gekeken wat een uitrolpad is waarvan we met elkaar denken dat het haalbaar en realistisch is. Als de wereld er heel anders uit blijkt te zien, zitten we steeds met elkaar aan tafel. Dit is niet een akkoord van alleen de rijksoverheid. Dit is echt een akkoord van allerlei partijen gezamenlijk. We zijn daar dus ook gezamenlijk bij, maar dit is de ambitie die we ook gezamenlijk neer hebben gezet. Er worden ook middelen beschikbaar gesteld, zodat op die manier, als het met de huidige middelen financieel niet mogelijk is, wel mogelijkheden kunnen worden gecreëerd. Hier gaan we voor.

De heer Schonis (D66):

Ik heb mijn vakantie onder andere gebruikt om een aantal werkbezoeken af te leggen. Eén daarvan was aan een bedrijf in Groningen, dat bestaande modellen van transporters en vrachtwagens ombouwt tot waterstofauto's of elektrische auto's. Ik meen dat iemand in Frankrijk op dit moment actief bezig is met het ombouwen van personenauto's tot elektrische auto's. Die hele ombouw is natuurlijk iets nieuws en die moeten we natuurlijk ook verder uitvinden. Kan de subsidie waarover de Staatssecretaris het had, ook worden ingezet voor ombouwoperaties? Dan kan het probleem dat de heer Van Aalst op zich volgens mij terecht aankaart, ondervangen worden, want dan bouw je bestaande modellen gewoon om.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Alle details van de subsidieregeling worden op dit moment uitgewerkt. Ik denk zelf dat de subsidieregeling niet zozeer zal gaan over hoe je bereikt wat er uit de uitlaatpijp komt, maar over wat er uit de uitlaatpijp komt, namelijk zero emissie. Dat is bepalend voor de vraag of je subsidie krijgt, via welke slimme weg je daar dan ook weet te komen. Het is overigens goed dat de heer Schonis in deze context ook waterstof noemt. Waterstof kan natuurlijk snel interessant zijn voor het zwaardere transport. Daarom investeert dit kabinet ook echt in de uitrol van waterstof tankstations. Aan het begin van deze kabinetsperiode waren er volgens mij twee. Aan het eind zullen we zitten op vijftien à twintig. Dan hebben we dus echt een veel beter netwerk, waardoor ook dat een onderdeel kan worden van de opties. Nogmaals, elektrisch is niet alleen «stekker». We kijken echt breder; het gaat over zero emissie.

Voorzitter. De heer Schonis vroeg hoe het staat met de Green Deal Zero Emissie voor het taxivervoer. We hebben een eerste verkenning uitgevoerd bij de meest betrokken partijen. Eind dit jaar verwacht ik een overzicht te hebben van de knelpunten en kansen voor de versnelling van de transitie naar zero-emissietaxivervoer. Ik verwacht ter uitvoering van de motie-Paternotte c.s. in de zomer van volgend jaar afspraken te maken. Een aantal van u heeft vragen gesteld over Fastned en de tankstations. Het huidige convenant dat is afgesloten met de tankstationhouders geldt tot 2024. Pas na 2024 kunnen er nieuwe afspraken worden gemaakt, maar Rijkswaterstaat bekijkt in de aanloop naar 2024 samen met mijn ministerie en het Rijksvastgoedbedrijf hoe de verzorgingsplaatsen er in de toekomst uit zouden kunnen zien. De brancheverenigingen zijn namens de sector hierbij betrokken. Ik weet dat mevrouw De Pater haar vragen stelde vanuit de zorg dat mensen die misschien wel extra investeringen zouden willen

doen, zich zorgen maken of zich dat nog wel terugverdient. Ik zou straks graag nog iets nadere informatie willen hebben over de wijze waarop dit aspect wordt meegenomen, zodat ik nog iets specifieker kan terugkomen op dit punt van mevrouw De Pater.

Mevrouw Kröger vroeg naar het anders betalen van mobiliteit, de drie varianten in het Klimaatakkoord die zullen worden onderzocht, uitgewerkt en waar mogelijk voorbereid. Het kabinet gaat daar inderdaad mee aan de slag. Dit najaar wordt de aanpak voor een uitwerking van de drie varianten uit het Klimaatakkoord naar de Kamer gestuurd. Daarin wordt ook ingegaan op de doelstellingen en de maatschappelijke baten. Dit najaar ontvangt de Kamer dus een brief over dit onderwerp. Overigens heeft het Ministerie van Financiën het voortouw hierbij, want het wordt fiscale regelgeving, maar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is natuurlijk heel nauw betrokken vanuit alle expertise die er op dat departement is. Dit zal dus echt samen verder worden gebracht.

Ik zal de Kamer in het najaar informeren over de beoogde vormgeving van de aanschafsubsidie voor de elektrische auto. Ik heb al gezegd dat er ook een stimuleringsregeling komt voor zakelijke e-bestelbussen met vracht. De bedoeling is dat dat per 1 januari 2021 in werking treedt – voor de elektrische auto's al eerder – en dat het niet alleen voor aankoop is, maar ook voor bijvoorbeeld private lease. Zo proberen we voor zo veel mogelijk mensen de overstap mogelijk te maken.

Voor thuisladen geldt het hoge belastingtarief. De ChristenUnie vroeg of wij de regeling van een korting willen doortrekken. Dit is een fiscale maatregel, die de primaire verantwoordelijkheid is van de Staatssecretaris van Financiën en van de Minister van EZK vanwege de energiebelasting. Dit is ook besproken in de context van het Klimaatakkoord. Toen is berekend dat dit niet nodig was vanwege de verbeterde businesscase. Door de verbeterde businesscase is deze extra stimulering niet meer nodig.

Mevrouw De Pater vroeg naar waterstof. Ik denk dat ik daar al wat over heb gezegd, maar samen met het Waterstof Platform wordt geschreven aan het ambitieuze convenant voor waterstof. De grootste hindernis is de financiering van de tankinfrastructuur en de waterstofvoertuigen. Ik heb net al iets gezegd over hoe het kabinet daarop inzet. We verwachten dat het convenant voor de zomer van 2020 gereed zal zijn.

Dan misschien nog één punt over de Zero Emissie Stadslogistiek, waarvan we hebben afgesproken dat die in 2025 in 30 tot 40 grotere gemeenten wordt ingevoerd. Sinds begin 2019 wordt ook via het SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek in 24 gemeenten gewerkt aan de invoering van een zero-emissiezone. Om te voorkomen dat iedere gemeente het voor zichzelf moet uitzoeken – een punt dat een aantal van u noemde – worden er onder andere kennissessies georganiseerd, zoals bijvoorbeeld vandaag in Utrecht. Het is letterlijk work in progress. Voorzitter, dit waren de vragen die ik had genoteerd over zero emissie.

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

Ik dacht: ik wacht nog even, want Fastned komt nog. Het blokje over Fastned was heel kort; heel fast, om het zo te zeggen. De schriftelijke vragen die we aan de Staatssecretaris hebben gesteld, staan vandaag op de agenda. In een heel verontrustend antwoord daarop zei de Staatssecretaris dat ze zich niet herkent in de problemen rondom Fastned en de pomphouders. Ik heb in mijn betoog aan de Staatssecretaris gevraagd om nu eens op bezoek te gaan bij de pomphouders en met ze in gesprek te gaan, omdat er wel degelijk een probleem is. Er lopen jarenlange rechtszaken als pomphouders ervoor kiezen om elektrisch aan te bieden; een strijd met Fastned. Mijn collega van D66 deed wat gekscherend over de dekingsgraad, maar we hebben gewoon afspraken gemaakt over het aantal aansluitpunten dat er in Nederland zou moeten zijn. Daar komen ze bij lange na niet in de buurt. Als er alternatieven zijn die gewoon niet gaan

gebeuren omdat er jarenlange rechtszaken lopen, die pomphouders überhaupt financieel niet op kunnen brengen, vraag ik de Staatssecretaris: hoe zit het nu allemaal? Ik heb niet het gevoel dat zij echt opkomt voor die geweldige pomphouders en de laadinfrastructuur die we al hebben liggen. Ze biedt een nieuwe partij de kans, die er eigenlijk gewoon een puinhoop van maakt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Het is goed gebruik in ons huis, maar ook in onze rechtsstaat, om uitspraken van een rechter te volgen. In die rechtszaak ga ik me dus niet mengen. Verder worden de afspraken die de pomphouders hebben gemaakt tot 2024 gewoon gewaarborgd. Dat is de keerzijde van de boodschap die ik aan mevrouw De Pater moest geven: die afspraken zijn er gewoon. Soms komen er inderdaad problemen met businesscases als zij alvast op een volgende concessieperiode zouden willen voortborduren, omdat dit beschermd is. Er zijn naast Fastned andere aanbieders van elektrisch laden, volgens mij ook bij andere tankstations. Ik herken me dus inderdaad niet zo in de problematiek die de heer Van Aalst schetst. Als hij hele specifieke cases heeft of nadere informatie die niet strookt met het beeld dat er is, dan hoor ik dat graag, want naar problemen moeten we serieus kijken. Dat geldt ook voor problemen van pomphouders die fossiele brandstoffen tanken. In die zin moeten we alle ondernemers op een gelijke manier behandelen.

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

Ik hoop dat het een soort van toezegging is van de Staatssecretaris dat zij in ieder geval in gesprek wil. Ik wil graag de gegevens aanleveren van de mensen die deze problemen hebben en dus niet verder kunnen. Ik heb nog een tweede punt over de laadinfrastructuur. Ik heb gisteren nog gehoord dat het grote probleem dat momenteel speelt, is dat de laadinfrastructuur leidt tot verkeersonveilige situaties. Is de Staatssecretaris daarvan op de hoogte? Het speelt met name in de steden, waar te pas en te onpas laadinfrastructuur wordt geplaatst, waardoor auto's op de rem gaan om hun laadmoment in te plannen. Dat schijnt echt te leiden tot verkeerschaos, heb ik me gisteravond laten vertellen. Ik ben dus benieuwd of de Staatssecretaris daar al over heeft nagedacht.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Het is de heer Van Aalst pas gisteravond ter ore gekomen. Het is mij nog niet ter ore gekomen, maar bij alles wat wij doen in het verkeer moeten wij de verkeersveiligheid meenemen. Ik refereerde daar net zelf al aan bij het niet appen onderweg als je in de auto zit, oftewel MONO. Als er problemen zijn, zullen we daar natuurlijk zorgvuldig naar moeten kijken met elkaar.

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb een meer algemeen punt, dat niet zozeer alleen voor de Staatssecretaris is. In het Klimaatakkoord als geheel zijn 600 afspraken gemaakt, die vorig jaar december eigenlijk al klaar waren maar er wat langer hebben gelegen. Ik hoor nu steeds dat we in de tweede helft van 2019 verder komen, maar dat was natuurlijk met de gedachte dat we in december klaar zouden zijn. Misschien is het een handige suggestie dat het kabinet komt met een tijdpad voor de verdere uitwerking van al die afspraken. Eén wil ik er specifiek benoemen: de green deal voor taxi's. Daar wordt de zomer van 2020 genoemd. De motie hierover is vorig jaar door collega Paternotte ingediend. Is het misschien mogelijk om dit specifiek naar voren te halen? Hier in Den Haag rijden bijvoorbeeld alweer 40 mooie waterstoftaxi's rond. Het zou toch zonde zijn als andere steden die kans ontnomen wordt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik ben er nooit tegen om iets sneller te realiseren als ons dat lukt, maar een green deal is natuurlijk altijd een afspraak met veel partijen. Het hangt er dus ook van af of zij denken dat de mogelijkheid er is om sneller te gaan. Als ik die mogelijkheid signaleer, zal ik die zeker niet laten lopen. Ik denk inderdaad dat het goed is dat we de Kamer informeren, maar dan breder, dus niet alleen over mobiliteit maar ook over de breedte van het Klimaatakkoord en de wijze waarop we de Kamer op de hoogte gaan houden van de voortgang van al die maatregelen. We hebben nu een heel pakket afgesproken. We zijn er allemaal bij om ervoor te zorgen dat we het ook uitvoeren conform de afspraken. Het kabinet zal de Kamer daarover regelmatig willen rapporteren. De Kamer zal daar ook belang aan hechten. Ik denk dat de Minister van Economische Zaken een brief zal sturen over de breedte van het Klimaatakkoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Aan het eind van het blokje zero emissie heb ik een vraag, waarop ik het antwoord eigenlijk in het begin had verwacht. De plannen zijn nu onvoldoende om het doel van 100% nieuwe verkoop in 2030 te halen. Het wordt geraamd op een derde. Mijn vraag is dan toch of die doelstelling hard blijft staan, wat dan de plannen zijn om dat gat te dichten en wanneer de Kamer die kan verwachten. Ik hoor dit nu nog onvoldoende. Of denkt de Staatssecretaris dat we het met deze plannen gewoon gaan halen? Dat lijkt me niet.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Met deze plannen hebben we een deel van de ambitie via het huidige fiscale instrumentarium ingevuld. Onderdeel daarvan zijn de afspraken over de varianten van het anders inrichten van mobiliteit. We zien allemaal dat de autobelastingen moeten veranderen, omdat de steeds kleiner wordende groep die de huidige autobelastingen opbrengt, anders alle kosten zou moeten dragen voor die grotere groep. Als elektrisch het nieuwe normaal wordt, wordt het ook normaal dat je gaat meebetalen. Er is in voorzien – dat is ook een onderdeel van de ontwerpeisen – dat de variant die straks wordt gekozen bij anders betalen voor mobiliteit, ervoor zorgt dat het streven naar 100% nieuwe verkoop in 2030 wordt gerealiseerd. Dit is dus onderdeel van de ontwerpeisen. Dat staat ook letterlijk zo in het Klimaatakkoord.

De **voorzitter:**

Daarmee is dit blok afgehandeld. Dus gaat u vooral door met het tweede blok.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Dan kom ik op biobrandstoffen. Dat is ook een onderwerp waar we als Kamer regelmatig over gesproken hebben. We weten allemaal dat we geen palm en soja willen. Volgens mij wordt die mening ook breed gedeeld. Het was maar een heel klein beetje, maar dat er toch een beetje was bijgemengd, heeft ons inderdaad allemaal onprettig verrast. Daar wordt helemaal niemand hier blij van. Misschien is dit een van de weinige onderdelen waarvan we allemaal, van de Partij voor de Dieren tot en met de PVV, zeggen dat we daar niet blij mee zijn. Het is natuurlijk wel een onderwerp waarbij het heel moeilijk is om dingen echt nationaal uit te sluiten, want we hebben een interne markt. Wat wel belangrijk is, is dat de RED II eraan komt. In de beantwoording zal ik daar verder op ingaan. Wij kunnen dus niet een specifiek wettelijk verbod instellen op palm of soja, maar er is op dit moment al wel een wettelijke limiet hoeveel er conventioneel mag worden ingezet. Dat was een amendement van mevrouw Van Tongeren en mijzelf – dat weet ik nog – om te zeggen dat we 5% nog acceptabel vinden. We weten dat daar toch ook wat voedsel- en voederge-

wassen in kunnen zitten, maar niet diegene die echt een «indirect land use change»-effect hebben, waardoor je uiteindelijk per saldo slechter uit bent voor het klimaat. We waren daarin toen al strenger dan wat Europa heeft toegestaan. Europa staat vanaf 2020 ook weer een zekere groei toe. In het Klimaatakkoord hebben we ook afgesproken dat wij dat niet gaan doen. Wij zijn daar met elkaar streng in, eigenlijk al sinds dat amendement is ingediend.

De voorzitter:

Er is daarover een vraag van de heer Wassenberg.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik heb toch nog even een vraag. We hebben het hier inderdaad vaak over gehad en de Staatssecretaris denkt hier precies zo over als de Kamer: we willen het niet. Ik weet dat in vorige debatten de Staatssecretaris ook heeft gezegd dat we ons daar in Nederland geen zorgen over hoeven te maken, want het gebeurt niet in Nederland. Dat was ook het geval. In die rapportage waarover ik sprak, staat dat er voor het eerst in jaren soja- en palmolie wordt bijgemengd. Maar het is toch heel erg onbevredigend dat we die deur niet kunnen dichtsmijten terwijl iedereen dat wil? Toen de Staatssecretaris zei dat het niet gebeurde en het nul was, maakten wij ons geen zorgen. Toen dachten we ook dat het nul was en dat het niet ging gebeuren, omdat de discussie verder ging. Wat kunnen we nu doen zonder afhankelijk te zijn van de RED II? Wat kunnen we nu doen, als iedereen in Nederland dat wil, om die deur zo snel mogelijk dicht te smijten voor palm- en sojaolie?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, dat is onbevredigend. En ja, we zouden dat allemaal liever niet hebben gehad en we waren allemaal blij dat het in de praktijk niet gebeurde in Nederland. Het is maar 0,2%, dus je kunt zeggen dat het een klein beetje is, maar we willen het gewoon niet. Daar zijn we dus zeker niet blij mee. De inzet van die stromen valt niet wettelijk te voorkomen, omdat de brandstoffen niet geweigerd mogen worden als ze aan de duurzaamheidseisen van de RED voldoen. Maar ik zeg tegen de heer Wassenberg dat vanaf de implementatie van de RED II grondstoffen voor biobrandstoffen met een hoog ILUC-risico wel tot 0% uitgefaseerd kunnen worden. Ik zei dat we het niet kunnen omdat het een Europese internemarktkwestie is, maar de RED II biedt ons wel handvatten. Daarmee is het voor nu onbevredigend dat er die 0,2% in zit. Het is niet veel, maar we zouden het gewoon liever helemaal niet hebben. In het Klimaatakkoord hebben we dat ook met alle partijen afgesproken. We zetten door dat we dat niet willen. Dat is ook heel duidelijk de intentie. De RED II biedt dus wel handvatten. Ik ben er blij mee dat die er in ieder geval is en mogelijkheden biedt die we nu niet hebben.

De heer Wassenberg (PvdD):

Toch nog heel even. De Staatssecretaris zegt: het is maar 0,2%. Dat is ook wel zo, maar het ook 0,3%. Dus als je palmolie en sojaolie bij elkaar optelt dan zit je op een half procent. Dat is nog weinig, maar als je ziet dat het de afgelopen jaren nul was, dan zie je wel dat dat een zorgwekkende ontwikkeling is. Waar ik gewoon bang voor ben, is dat die deur nu op een kier staat en dat dat eerder meer dan minder gaat worden. Ik vind toch dat we onszelf een brevet van onvermogen geven als we zeggen: we willen het allemaal dolgraag verbieden, maar het kan niet, we zijn daarvoor afhankelijk van RED II. Kan de Staatssecretaris in elk geval de garantie geven dat als de RED II op een gegeven moment is aangenomen, het dan nul is?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De intentie van alle partijen bij het Klimaatakkoord is om dat niet te doen. Daarom hebben we dat ook zo met elkaar opgeschreven. Het is niet wenselijk. Bij de RED II hebben we de mogelijkheid om het naar 0% terug te schroeven. Dat is waar ik me aan vasthoud. Natuurlijk gaan we daar ook met alle partijen over in gesprek, maar in het Klimaatakkoord zijn ze daar ook helder over geweest. Als je een interne markt met elkaar afsprekt, lever je de bevoegdheid in om op een aantal vlakken zelf regels te maken. Dat is gewoon onderdeel van het hele pakket interne markt en geen brevet van onvermogen. Dat hebben we dan gewoon met elkaar afgesproken, omdat je geen interne markt hebt als iedereen zijn eigen regels maakt.

Voorzitter. Dan ...

De voorzitter:

Voordat u doorgaat heeft mevrouw Kröger nog wel een vraag voor u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nog even door op dit punt. De Staatssecretaris zegt: het is de markt. Maar goed, mensen willen geen palmolie in de tank, mensen willen geen soja in de tank, mensen willen niet betrokken zijn bij de bosbranden in de Amazone. Is er een mogelijkheid om transparant te krijgen welke bedrijven dit gebruiken, zodat de consument zelf een keuze kan maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Excuus, voorzitter. Ik werd even afgeleid door iets wat onder mijn aandacht werd gebracht. Zou mevrouw Kröger haar vraag nog een keer willen herhalen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Uiteraard. Is het mogelijk om transparant te krijgen welke bedrijven wel palmolie en soja bijmengen, zodat de consument er vervolgens voor kan zorgen dat hij niet bijdraagt aan de verwoesting van regenwouden door palmolie en soja te tanken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter, dat moeten we even navragen.

De voorzitter:

Er is ook nog een vraag van mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Toch nog even een vraag over het principe van de interne Europese markt, RED-2 en onze eigen criteria. Hoor ik de Staatssecretaris nu zeggen dat wij gewoon onderdeel zijn van die interne markt en dat we ons moeten houden aan RED-2? Zo ja, betekent dat dan dat eventuele aanvullende eisen en criteria op het gebied van biomassa niet in Nederland kunnen worden opgesteld, omdat we gebonden zijn aan die RED-2? Is dat het minimum en het maximum of kan er toch nog een stap bovenop gezet worden? Dat is mij niet duidelijk.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Daar moeten we inderdaad even heel precies over zijn. In het Klimaatakkoord hebben we dat ook heel precies uitgesproken. Mocht ik iets zeggen wat daarvan afwijkt, dan geldt het Klimaatakkoord. Ik zeg het maar even! We hebben regels voor de Europese interne markt. Straks krijgen we dus de RED-2-regels. Binnen die RED-2-regels kun je biobrandstoffen met een hoog ILAC-risico naar nul terugschroeven. Dat zijn natuurlijk de brandstoffen die je niet wil, niet omdat je voor- of tegenstander bent van een bepaalde plant, maar omdat je niet het effect van een bepaalde plant wil hebben. Dat is wat we doen. Als er afspraken zijn gemaakt onder de

RED-2, mogen we daar op sommige punten niet zomaar wettelijke dingen aan toevoegen, want dan heb je eigenlijk hetzelfde als waar we nu onder RED-1 tegen aanlopen, namelijk dat we dat niet kunnen. Die RED-2 is een Renewable Energy Directive, waarnaast nog wel andere waarborgen kunnen worden afgesproken. We hebben heel precies uitgezocht hoe dat juridisch zit en dat ook goed opgeschreven in het Klimaatakkoord. Maar inderdaad, op een interne markt zullen er altijd beperkingen blijven voor wat we wel of niet nog nationaal aan regelgeving kunnen opgeven.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Overigens kunnen vrijwillige afspraken er natuurlijk altijd wel bovenop komen, want het ging nu om wat je wettelijk met elkaar kunt verankeren.

De heer Schonis vroeg met welke werkwijze we waarborgen dat over de hele keten brandstoffen duurzaam zijn. De Kamer heeft terecht zorgen geuit over die fraudezaak. Dat heeft mij ook zorgen gebaard. Daarom heb ik ook gezegd dat ik eigenlijk een kwetsbaarheidsanalyse wil van die keten. Als er één zo'n grote fraude aan het licht komt, kan het zijn dat heel toevallig alleen deze ondernemer deze maas in de wet heeft gevonden, maar het zou ook kunnen dat anderen die ook hebben gevonden. We laten dus een kwetsbaarheidsanalyse uitvoeren, zodat we samen met de NEa kunnen kijken hoe we dat systeem kunnen versterken.

Het tweede is dat ik natuurlijk heb gevraagd of dit betekent dat we extra CO₂-uitstoot hebben. De heer Wassenberg zei eigenlijk: er is fossiele brandstof omgekat tot biobrandstof. Dat is niet zo, want het is biobrandstof die is omgekat naar dubbel tellende biobrandstof. Daardoor had de ondernemer een grote financiële winst, terwijl hij die niet had moeten hebben. Het NEa heeft al eerder gewaarschuwd voor het risico van dubbeltelling. Dat wil niet zeggen dat we nu acuut die dubbeltelling moeten laten vallen, maar we moeten ons wel bewust zijn van de prikkel die daarvan uitgaat. We moeten dus eens goed met elkaar kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we die werkelijke duurzaamheid in de hele keten kunnen verbeteren, zodat dat dat niet alleen een papieren exercitie is, maar dat we ook dichterbij de echte massastromen komen. We weten natuurlijk ook dat dat niet makkelijk is in zo'n sector, maar daarom is die analyse ook zo belangrijk.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft daar een vraag over.

De heer Schonis (D66):

Ik dacht dat de Staatssecretaris nog met een vervolg kwam.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben nog even aan het kijken of hier nog meer vragen in zitten, want ze zitten niet allemaal perfect op volgorde. Er zijn inderdaad nog een aantal andere vragen gesteld, maar die hebben niet zozeer betrekking op de fraude. Ik hoorde in de interrupties een aantal geluiden, waarvan ik dacht dat ik ze op deze manier even gezamenlijk kon beantwoorden.

De voorzitter:

Dan zou ik willen voorstellen dat we even aan het einde van dit blokje kijken of de vragen zijn behandeld. Daarna kunt u gerust uw vraag nog even stellen, meneer Schonis.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Door het lopende strafrechtelijke onderzoek is de informatie over wie en wat precies voor mij gewoon niet beschikbaar en ook: wat onder de rechter is, is onder de rechter.

De heer Wassenberg heeft nog een vraag gesteld over die 8,1% dierlijke vetten. Waar komen die vandaan? Dat zijn dierlijke vetten die niet geschikt zijn voor menselijke of dierlijke consumptie en die afkomstig zijn uit de vleesverwerkende industrie. Ik begrijp vanuit zijn partij gezien zijn bezwaren, maar dit valt gewoon onder het verwerken van de reststroom. De vraag of er mogelijkheden zijn om meer op CO₂ te sturen. Dat is inderdaad een wens die al eerder is geuit door de Kamer en ook in moties is vastgelegd. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat in de nieuwe wetgeving bepalingen opgenomen worden over de wijze waarop in de keten op CO₂-emissies gestuurd gaat worden. Dat uitgangspunt wordt meegenomen in de implementatie van de RED-2. In de RED-2 wordt in ieder geval al meer gestuurd op geavanceerde biobrandstoffen en ook het Klimaatakkoord zet hierop in. Deze kennen over het algemeen een hogere CO₂-reductie in de keten. Het PBL kijkt altijd naar het ketenrendement en dat sluit ook aan bij de vragen die de heer Dijkstra daarover had, namelijk hoe kijk je nou echt naar die duurzaamheid in de keten?

Mevrouw Dik-Faber vroeg wanneer het SER-advies komt. Het SER-advies komt in Q1 naar u toe en heeft niet alleen betrekking op de inzet van biomassa in biobrandstoffen. We hebben als kabinet gezegd: er is gewoon een beperkte hoeveelheid echt duurzame biomassa. Daar zal vraag naar komen vanuit verschillende sectoren en we moeten dus ook zorgen dat we niet alleen vanuit de silo's naar die vraag naar biomassa kijken, maar ook over de sectoren heen. Daarom moeten we het gewoon in kaart gaan brengen. Verder moeten we ook niet net doen of alleen Nederland een vraag zal doen naar die wereldwijd beschikbare hoeveelheid biomassa, want ook andere landen zullen daarop inzetten. Daarom is de SER ook gevraagd om te kijken naar verschillende vormen van het fair share-beginsel.

Verder is ook cascadering onderdeel van de onderzoeksopdracht. Naar al die aspecten, die terecht door mevrouw Dik-Faber en anderen zijn genoemd als kwetsbare punten bij het gebruik van biomassa, willen we ook echt kijken. Je gebruikt biomassa, omdat je wilt dat het onder de streep beter is voor het klimaat. Waarom zouden we het anders doen? Maar dan moeten we wel zorgen dat we met elkaar goed in beeld hebben waar de kwetsbaarheid in het gebruik van biomassa zit, zodat we daar voldoende rekening mee kunnen houden. En dat is precies waar dat kader over gaat. Het eerste kwartaal van volgend jaar zou dat dus naar u toe moeten komen.

Voorzitter, ik denk dat ik daarmee de vragen beantwoord heb.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik even naar de mensen die al eerder hun hand hadden opgestoken: de heer Schonis en mevrouw Kröger en dan de heer Wassenberg. Meneer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. In de allerlaatste zin beantwoordde de Staatssecretaris de vraag, want ik begrijp nu dat het SER-advies in het eerste kwartaal van 2020 komt. Dat SER-advies ziet dan ook heel nadrukkelijk toe op de vraag over die cascadering, waar we het daarstraks over hadden. Dat wil zeggen de sectoren die niet op hele korte termijn snel kunnen overschakelen naar andere technieken, bijvoorbeeld de maritieme en de luchtvaartsector. Dat staat nog even los van het elektrische schip waar mevrouw Dik-Faber al op wees.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We moeten even zorgen dat we geen interpretatieverschil krijgen over het woord «cascadering». Wij verstaan over het algemeen onder cascadering dat je eerst probeert om er de meest waardevolle grondstoffen uit te halen die voor de farmaceutische industrie nodig zijn. Verbranding staat dan als laagwaardiger lager op de ladder, omdat je eerst hoogwaardiger toepassingen probeert te realiseren. De heer Schonis doelt op iets anders, namelijk dat we, waar biobrandstoffen echt een transitiestap zijn richting zero-emissie, ook zien dat die bij de automobilititeit eerder een minder grote rol hoeven te gaan spelen dan bijvoorbeeld in luchtvaart. Je zet het daar in waar het nodig is, omdat er nog geen alternatieven zijn. Dat is ook helemaal de lijn die in het Klimaatakkoord zit. Dat is de lijn en daar is dan ook de verdere ontwikkeling op afgestemd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik had toch wat meer bevredigende antwoorden verwacht over de hele fraudekwestie en over het feit dat we in een situatie zitten dat we biobrandstoffen hebben waarvan nu is aangetoond dat er met 40% is gefraudeerd. De Staatssecretaris zegt: ik ga een kwetsbaarheidsanalyse laten doen. Die is volgens mij in 2016 al gedaan en daarna zijn er diverse politieonderzoeken gaan lopen. De onterecht geboekte CO₂-winst doet de Staatssecretaris vrij makkelijk af door te zeggen: ja, het was een dubbeltelling en daardoor is er geen onterechte CO₂-winst. Maar in de antwoorden op de Kamervragen staat wel degelijk dat het ook om fysieke fraude gaat. En ook bij die dubbeltelling is er wel degelijk meer CO₂-winst geboekt dan dat er eigenlijk daadwerkelijk is gemaakt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris: kan zij de Kamer schetsen hoeveel potentiële CO₂-winst we mis zijn gelopen? Wat betekent het voor de doelen van het energieakkoord en hoe gaan we het compenseren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

U kunt zich voorstellen dat ik deze cijfers niet uit mijn hoofd ken, maar ik ben graag bereid om dit voor mevrouw Kröger nog een keer inzichtelijk te maken. We willen met elkaar het goede doen. We balen met elkaar natuurlijk enorm van dat soort fraudezaken die aan het licht komen. Dan wil je goed bekijken waar het is misgegaan. Zijn er punten in het systeem waarop we dat kunnen repareren? Het is prima als mevrouw Kröger zegt: ik wil nog wat meer informatie hebben over deze casus zelf; wat waren daar nu de effecten van? Ik ben graag bereid om dat te bekijken. Ik zeg erbij «voor zover we die informatie hebben», want in het strafrechtelijk onderzoek heb ik natuurlijk geen inzicht. Maar als die informatie beschikbaar kan worden gesteld, ben ik graag bereid om die aan mevrouw Kröger te geven. Daar waar dat niet kan in het belang van het onderzoek, doen we dat uiteraard niet.

Dan over de transparantie. Het NEa publiceert jaarlijks aan het einde van het jaar een rapportage per inboeker. Het NEa maakt daarin de afweging tussen bedrijfsgevoelige informatie en openbaar maken. De vraag of iets openbaar kan worden gemaakt is eigenlijk aan de NEa, want dat bepaalt wat openbaar kan worden gemaakt en wat niet. Ik zou zeggen: kijkt u eens goed op de site van de NEa wat er allemaal openbaar is gemaakt op dit punt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Eén geval heeft al impact op 40% van de markt. Er lopen nog een heleboel andere gevallen, dus we hebben een grootschalig fraudeprobleem bij biobrandstoffen. Voordat we verdergaan met het opschalen van die bijmenging, is de Staatssecretaris bereid om die hand op de kraan te

houden bij die biobrandstoffen? Zij had het daarover bij het elektrisch rijden, maar bij die biobrandstoffen hebben we ook een hand op de kraan nodig als blijkt dat er grootschalige fraude is. Op welke manier gaat de Staatssecretaris garanderen – want dat hebben we nodig – dat het allemaal duurzaam is?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, maar dan is het wel belangrijk om echt goed te bekijken wat er in deze casus gebeurd is. Het is dus niet zo dat fossiele brandstoffen zijn omgekat naar biobrandstoffen, maar wel dat een biobrandstof eigenlijk voor meer is meegeteld dan hij had mogen worden meegeteld. Als dat zo is, hebben we het er dus niet over dat er fossiele brandstoffen zijn verbrand terwijl we dachten dat we biobrandstoffen verbrandden, maar dat in de jaartelling iemand ten onrechte winst heeft gemaakt op een dubbeltekening. Dan hebben we het dus wel over een ander probleem dan wat mevrouw Kröger hier schetst.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Ik heb nog twee interrupties en drie vragen, dus een eenvoudige rekensom leert dan dat ik ook een tweede termijn zal gebruiken. Mijn eerste vraag gaat toch nog heel even over die RED II-regels. Ik vind het ingewikkeld. De Staatssecretaris zegt dat biobrandstoffen met een hoog ILUC-risico naar nul kunnen. Maar tussen de regels door heb ik ook begrepen – en ik hoop dat ik ongelijk heb – dat er dadelijk misschien toch duurzaamheidscriteria gaan komen voor palmolie en sojaolie, waardoor die niet naar nul kunnen en de deur toch op een kier blijft staan. Ik wil die deur zo definitief mogelijk en zo hard mogelijk dichtsmijten. En ik ben gewoon bang dat er dadelijk weer mitsen en maren zijn waardoor we toch weer gedwongen moeten gaan bijmengen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er spelen hier twee dingen. Aan de ene kant hebben we hier een sector in Nederland die in het Klimaatakkoord zelf nog eens duidelijk heeft gezegd: dit gaan we niet doen. Dus los van wat er straks wettelijk in de RED II wordt geregeld, zeggen zij: dit willen wij niet. Dat komt geheel overeen met de politieke wens, die hier inderdaad lang en breed in de Kamer is gedeeld, om te zeggen: dat moeten we niet doen. Wat gaat de RED II doen? De RED II stuurt niet op grondstoffenstromen maar op effect. Dat is ook heel logisch, want de reden waarom je een grondstoffenstroom niet wilt, is dat je het effect niet wilt. Grondstoffen met een hoog risico op indirect veranderend landgebruik moeten volgens de herziene Europese hernieuwbare-energie-richtlijn RED II gelijk blijven aan het niveau van 2019 en in ieder geval vanaf 2023 uitgefaseerd worden. Als wij dan al ongeveer op nul zitten, mogen ze dus ook niet meer stijgen. Dat mag dan wettelijk niet meer. Dat betekent dat we daarmee dus een slot hebben.

De Europese Commissie heeft een verordening aangenomen waarin een criterium is opgenomen dat bepaalt welke grondstoffen als «hoog ILUC-risico» beschouwd dienen te worden. Dat is de wijze waarop beoordeeld gaat worden welke stromen nog wel en niet onder deze RED II bijgemengd mogen worden. Zo werkt het systeem, omdat niet de grondstoffenstroom zelf, maar het effect ervan bepalend is voor of je dat wel of niet moet willen. Er wordt dus echt gekeken naar het effect van die grondstoffenstroom. Dat is bepalend voor de vraag of die onder de doelstelling van de RED II valt, ja of nee.

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Dan mijn tweede vraag. De Staatssecretaris zegt dat de sector zelf hem niet wil, maar dat is geen garantie dat-ie er niet in zit, want in de Rapportage energie voor vervoer waar ik het over had, staat dat in 2018 wel degelijk was bijgemengd. Het werd in elk geval verkocht, dus ondanks

de bezwaren van de sector en van ons allemaal zat het er in Nederland bij, voor het eerst in jaren. Dan heb ik nog een vraag over die rapportage. Tot mijn verbazing las ik het volgende. In het Klimaatakkoord staat op pagina 49: «De huidige praktijk, waarbij geen inzet plaatsvindt van biobrandstoffen geproduceerd uit palm- en sojaolie in Nederland, wordt voortgezet.» Tien dagen eerder is echter die Rapportage energie voor vervoer in Nederland gepubliceerd, waarin staat dat er wel degelijk palmolie en sojaolie in Nederland is geregistreerd. Die rapportage was er al eerder, dus het kabinet had het kunnen weten. Mijn vraag is: waarom staat dan in het Klimaatakkoord dat het er niet in zit, terwijl dat in 2018 wel het geval was? Als dat een fout is, wil ik dat graag horen. Dat kan. Iedereen maakt fouten. Ik zou gewoon willen weten: is dat beleid of is het gewoon over het hoofd gezien? Wat is daar de achtergrond van?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Wellicht dat in de laatste draftingsessie het woordje «vrijwel» erin had moeten komen te staan, als je het hebt over 0,2%. Maar in alle eerlijkheid: de afgelopen jaren heeft het er steeds niet in gezeten. Het heeft ons allemaal onprettig verrast dat er wel toch een klein gedeelte in zat, maar over het geheel genomen kun je toch wel zeggen dat het er in Nederland niet in zit. Die praktijk willen we doorzetten, want we zien dat daar een hoog risico is voor indirect land use change en dat willen we niet. Laten we blij zijn dat die nieuwe wetgeving daarbij aansluit. Als er straks andere grondstoffen naar voren zouden komen waaruit blijkt dat die een groot risico hebben op indirect land use change, dan vallen die daar dus ook onder. Ik vind het dus heel slim dat de Commissie stuurt op effect. Die biobrandstoffen vallen dan onder RED II, onder die plicht tot uitfasering, niet alleen in Nederland maar overal.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dan hebben we nog het blokje overig, waar nog een heleboel verschillende onderwerpen in zitten. Mevrouw Dik-Faber vroeg nog een reactie op lokale initiatieven voor autodelen. Er is een Green Deal Autodelen, waarin gezamenlijk initiatieven worden opgepakt. Meer dan 40 partijen doen mee, van gemeenten tot autodeelbedrijven. Maar de vraag van mevrouw Dik-Faber stond ook specifiek in relatie tot het wetsvoorstel over parkeerdifferentiatie. Als het elektrische auto's zijn, zouden ze automatisch onder de mogelijkheid vallen die gemeenten hebben om een korting te geven. Het is geen verplichting maar een mogelijkheid, maar daar vallen ze wel automatisch onder als het elektrische auto's zijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Mijn vraag ging erover dat het differentiëren in tarieven vooral bedoeld is voor de individuele auto, dus het individuele autobezit, terwijl ik juist het autodelen wil aanmoedigen. Gemeenten hebben niet alleen de parkeertarieven, maar ook een vergunningstelsel waarmee ze hun bewoners de gelegenheid geven om de auto bij de woning te parkeren. Als je ook in dat vergunningstelsel mogelijkheden biedt om naar een verlaagd tarief of zelfs naar nul te gaan, dan kun je juist ook in de binnensteden, waar de parkeerplaatsen niet heel royaal zijn, het autodelen enorm aanmoedigen. Ik denk dus dat dat een mooie aanvulling op het wetsvoorstel zou kunnen zijn. Vindt de Staatssecretaris dat ook?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik zou eens even moeten kijken wat er in de Green Deal Autodelen al over is opgenomen. Dat weet ik zo niet uit mijn hoofd. We hebben met allerlei partijen afgesproken om te zorgen voor 200.000 deelauto's in Nederland, maar ik zal even kijken of dit punt van mevrouw Dik-Faber daarin al is opgenomen.

Voorzitter. De heer Dijkstra vroeg naar hetzelfde punt van de parkeertarieven. Gaat het met dit wetsvoorstel niet duurder worden voor de benzine- of dieselrijder? Daar gaat dit wetsvoorstel inderdaad niet over. Gemeenten hebben volledige autonomie over hun parkeertarieven. Dat is voor heel veel gemeenten altijd overigens een belangrijk onderwerp van discussie, waar nauw op wordt toegezien door de verschillende fracties in de gemeenteraad. Het is natuurlijk ook onderdeel van een breder beleid van de gemeente. De gemeenten hebben nu niet de bevoegdheid om een korting te geven. Het enige wat dit wetsvoorstel doet, is hun die bevoegdheid geven. Het is geen verplichting, dus gemeenten gaan daar echt zelf over. We bieden hun alleen een extra instrument, waar ze dat nu niet hebben. Verder blijft alles zoals het was, dus we gaan niet tornen aan de bevoegdheid van de gemeente om parkeertarieven vast te stellen. Ik denk dat dat heel gevoelig zou liggen in gemeenteland, want dan zouden wij als Den Haag misschien gaan bepalen wat wel en niet mag. Dat is echt een gemeentelijke bevoegdheid. En nogmaals, ook in de gemeenteraad zal op de verschillende aspecten die hier door de Kamer genoemd zijn heel goed gelet worden.

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

Ik snap dat je die bevoegdheid wil geven aan gemeentes, maar het is echt hun eigen overweging. Dat betekent wel dat ze zich ook moeten realiseren dat ze dan een gat in hun begroting hebben en dat het niet onze wens is dat zij dat opvullen door lastenstijgingen van anderen. Ik wil graag weten hoe de Kamer hierin meegenomen wordt, want ik vind het wel van belang dat wij hier echt goed naar die AMvB kunnen kijken. Ik wil graag weten of je niet bepaalde waarborgen kan inbouwen zodat de mensen die zich dat niet kunnen permitteren daar niet voor opdraaien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik zal zeker de Kamer goed meenemen. Ik zal de heer Dijkstra in tweede termijn, nu de heer Wassenberg toch al heeft aangekondigd dat die er komt, nog even laten weten wanneer we van plan zijn om dit nog aan de Kamer te doen toekomen.

Het CDA vroeg wanneer er een besluit komt over de verdeling van de locaties over de besteding van de fietsgelden. Ik vond het ontzettend mooi dat we met de eerste 100 miljoen die bij het regeerakkoord specifiek voor de fiets is vrijgemaakt, samen met de investeringen die ook provincies en gemeenten willen doen in de fiets, bijna 350 miljoen aan investeringen in fietsinfrastructuur en fietsenstallingen hebben kunnen doen. Ook de nieuwe provinciale akkoorden laten weer zien dat de provincies stevig inzetten op de fiets. Daarom wil ik ook graag met deze tweede 75 miljoen samen met de provincies en gemeenten ervoor zorgen dat we ook hier weer een multiplier op zetten. Dan hebben we straks hopelijk zelfs meer dan een half miljard geïnvesteerd in de fiets. Ik zou het toch heel mooi vinden als we dat zouden kunnen bereiken met elkaar. Bij het NO MIRT in november zal ik toelichten hoe we met het nieuwe geld om willen gaan. Daarbij zal ik zeker medebekostiging vanuit de regio maar ook snelheid van realisatie bespreken, want dat is natuurlijk ook het mooie aan de fiets: je kunt vaak snel meters maken. Dat is wat ik met de eerst rondes wilde. Daar heb ik ook mede op geselecteerd en dat zal ik ook bij de tweede ronde meenemen.

De heer Schonis vroeg of ik bereid ben om de leasebike te introduceren. Jazeker. Dat heb ik vorig jaar gedaan samen met mijn collega van het Ministerie van Financiën. Die regeling gaat in per 1 januari. Dan is het eenvoudig om van een leasefiets gebruik te maken. Dan zijn we af van die hele ingewikkelde administratieve verplichting die er was om al je privétitjes op de fiets te administreren. We gaan dan naar een forfaitaire bijtelling van 7%. Vanochtend kopte De Telegraaf dat een grote leasemaatschappij inschat dat komend jaar al 20.000 forenzen op de leasefiets

stappen. Dat is wel een compliment waard aan deze sector, die zelf heeft gezegd: wij gaan ze ook aanbieden. Dat is dus heel mooi – ze zitten ook in de zaal, heb ik gezien – en een compliment waard. Mooi dat we zien dat daar echt op ingezet wordt. Dat past ook goed als onderdeel van het Klimaatakkoord.

Dan een ander punt dat als onderdeel van het Klimaatakkoord besproken is, namelijk banden. De heer Dijkstra vroeg daar terecht aandacht voor. Want er zijn hele simpele dingen die iedereen kan doen en die geld opleveren, zoals je banden op spanning houden. Dat levert je gewoon geld op. Ik vind het dan wel een mooie creatieve suggestie van de heer Dijkstra om te kijken of we het dan ook nog makkelijker kunnen maken doordat je niet op zoek hoeft naar een muntje van 50 cent. Als je dat niet hebt, kun je denken: nou ja, dan morgen maar. En dan komt het er weer niet van. We weten allemaal hoe dat gaat. De financiële drempel moet zo laag mogelijk zijn. Er loopt een campagne voor bewustwording, maar laten we dus ook samen met de branche kijken wat de mogelijkheden zijn om het nog makkelijker te maken voor iedereen.

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

Er zijn ongeveer 4.000 tankstations, maar je moet echt met een vergrootglas zoeken om te kijken waar je het gratis kan doen. Ik ben zo'n Hollander, net als iedereen, die daar dan toch naar op zoek gaat, maar dan tank ik ook daar. Dan lever ik ook € 60 of € 70 in, met een hoop accijns, omdat ik dan wat service krijg. Laat de Staatssecretaris dit bijvoorbeeld met de BETA bespreken. Volgens mij hebben zich daar ongeveer honderd tankstations bij aangesloten en aantal van die grote oliemaatschappijen. Dan moet het toch voor elkaar komen, zeker bij die grotere jongens, om dat gewoon makkelijk en toegankelijk te maken, zodat het ook duidelijk is hoeveel spanning erin moet. Dat verschilt inderdaad per maat band en dergelijke. Als dat voor elkaar zou komen, hebben we die quick win te pakken. Dan ben ik tevreden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Niets Hollands is ons allen vreemd, zou ik willen zeggen. Ik ga dus graag met ze in gesprek. Wellicht gaat het er ook om dat tankstations zelf heel duidelijk maken waar je moet zijn voor je lucht. Ik hoorde zelfs van een heel interessante innovatie. Op de afrit naar een tankstation hebben ze dan op een bepaalde plek een soort drempel gemaakt waarbij je dan automatisch een melding krijgt of je banden op spanning zijn, ja of nee. Dan krijg je meteen, als je toch al van plan was om daar te stoppen, de melding: «Wil je geld verdienen? Ga dan even je banden oppompen.» Dat is een innovatie die ik laatst tegenkwam waarvan ik dacht: die moeten we ook met die tankstationhouders bespreken. Want dan heb je je koffie ook eigenlijk al gratis binnen. De campagne loopt dus en radiospotjes op een aantal radiozenders maken daar ook onderdeel van uit.

Mevrouw Dik-Faber vroeg terecht nog naar slijtage van banden en het bandenlabel. In Brussel lopen de onderhandelingen over het bandenlabel, om ook in de toekomst slijtage op te nemen. Daar moeten we gewoon rekening mee houden. We moeten integraal kijken naar alle effecten: de goeie effecten en ook de neveneffecten waar we op moeten letten bij deze ontwikkeling. Ik merk wel dat hiervoor helaas nog weinig steun is bij de andere lidstaten, maar ik blijf me hier hard voor maken. Maar aangezien er ook steeds meer besef is dat we plasticsoep echt met elkaar moeten aanpakken, hoop ik dat dat ook gaat helpen om hier meer steun voor te krijgen. Ik ga daar in ieder geval mijn best voor doen.

Mevrouw De Pater vroeg naar status en tijdpad van de regionale mobiliteitsplannen. Aan de MIRT-tafels dit najaar spreken we eerst de startpakketten af. In de komende jaren worden die verder uitgewerkt tot regionale mobiliteitsprogramma's. Ik gaf eerder al aan dat het ook van belang is dat zij dus ook weer de link leggen met hun regionale

energiestrategieën. Eigenlijk gaat het steeds gewoon om een regionale aanpak voor verduurzaming over al die aspecten heen. Dan waren er nog wat vragen over het openbaar vervoer. Ik zou u eigenlijk het volgende willen voorstellen. Over twee weken hebben we een algemeen overleg Openbaar vervoer. Daar kunnen wij een aantal dingen met elkaar bespreken. Volgens mij is dat de plek om dat te doen. Er wordt ook geïnventariseerd wat de gevolgen van de PAS zijn, zeg ik tegen mevrouw Kröger. Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen van de leden beantwoord heb.

De voorzitter:

Dan komen we daarmee aan de tweede termijn van de Kamer. Ik stel voor om 1 minuut en 45 seconden per geacht Kamerlid vol te maken. Dat hoeft natuurlijk niet helemaal volgemaakt als u denkt dat alles al is beantwoord, maar het mag. Ik geef als eerste het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik heb geen vragen meer.

De voorzitter:

Nou, dat is kort en duidelijk. Dan gaan we door naar de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Dank voor de beantwoording van alle vragen. Ik heb nog één vraag over het hand-aan-de-kraanprincipe, om duidelijk te maken hoe dat straks gaat werken. Wij gaan de verkoop van elektrische auto's en zero-emissionauto's monitoren. Dat doen we in het eerste kwartaal van het eerste jaar. In het tweede kwartaal gaan we beoordelen of dat dan die x procent afwijkt van wat we hadden verwacht. Dan komt volgens mij in het derde of vierde kwartaal de mededeling: we gaan de kraan wat meer of minder openzetten of dichtdraaien. Werkt dat zo en heeft dan de markt voldoende tijd – je hebt dan ongeveer een jaar speling – om auto's al dan niet bij- of af te bestellen? Mensen gaan daar toch hun beslissing op afstemmen. Is dat dan het tijdspad, dus dat je ongeveer een jaar vertraging hebt vanaf de aankondiging van de aantallen die je voor het volgende jaar zou willen hebben? Het is in ieder geval belangrijk om nog even goed duidelijk te maken hoe we dat hand-aan-de-kraanprincipe vorm gaan geven.

Ik heb de heer Dijkstra net niet gehoord, dus dan ga ik het maar doen: ik ga voor de eerste keer in dit nieuwe politieke seizoen een VAO aanvragen. Dan hebben we dat ook maar vast gedaan. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren.

De heer Wassenberg (PvdD):

Voorzitter. De Partij voor de Dieren zal ook graag gebruikmaken van het VAO dat net is aangevraagd, dus dat is fijn.

Ik had toch nog één vraag over iets dat mij dwarszit, namelijk die 8,1% vet uit de vleesindustrie die wordt bijgemengd. Het gaat mij ook om keuzevrijheid. Er zijn mensen die op geen enkele manier willen bijdragen aan de vleesindustrie. Mensen kunnen wijn kopen die geklaard is met dierlijke eiwitten of wijn die niet geklaard is met dierlijke eiwitten. Dat is keuzevrijheid. Je kunt je gedrag sturen en je kunt zeggen: ik draag er helemaal niet aan bij. Ik vind het heel erg onbevredigend dat die keuze-

vrijheid kennelijk aan de pomp niet geldt. Ik schrok daarvan. Ik wist niet dat ik als ik tank onvrijwillig bijdraag aan die vee-industrie. Kan de Staatssecretaris aangeven of daar dadelijk wel een keuzevrijheid is, of dat je gewoon een gedwongen winkelnering krijgt waarbij je als je tankt automatisch indirect bijdraagt aan een systeem waar je eigenlijk niet aan wil bijdragen? Als dat niet anders kan, kan er dan toch enige voorlichting over komen? Ik wist dat namelijk als Kamerlid niet. Ik moest het echt tussen de regels door lezen in die rapportage. Ik denk dat heel veel mensen dat niet weten. Ik zou het toch fijn vinden als daar wat meer duidelijkheid over komt. Kan de Staatssecretaris daar nog even op reflecteren?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik blij ben dat ik weer terug ben. Fijn om te horen dat de Staatssecretaris daar ook blij om is. Helaas constateer ik ook dat we een beetje op dezelfde voet verdergaan als voor het reces en dat we het niet erg eens gaan worden over een aantal dossiers, waaronder dit dossier.

Voorzitter. Ik kom toch nog even terug op de acties richting de pomphouders. Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij in gesprek wil met de pomphouders wat betreft de problemen met Fastned. Wat mij een beetje verbaast, is het volgende. Wij hebben een heel mooi netwerk met allerlei aanbieders van verschillende brandstoffen. Als je dat wilt uitbreiden, waarom maak je daar dan geen gebruik van? Bij waterstof geeft de Staatssecretaris aan dat zij nu bezig is met de uitrol. Dat is mooi, maar het verbaast mij een beetje dat er geen aandacht is voor waterstof, een mooie schone brandstof. Waarom is daar totaal geen aandacht meer voor? Dat is nog even een vraag aan de Staatssecretaris. Verder heb ik nog een andere vraag gesteld aan deze duurzame Staatssecretaris die graag wil dat mensen van de auto naar het openbaar vervoer gaan. Wij hebben allemaal gelezen dat die kaartjes heel duur zijn geworden, met dank aan de btw-verhoging van deze regering. Daar heb ik volgens mij nog geen antwoord op gehad van de Staatssecretaris. Het is volgens mij een heel makkelijke win-winsituatie: schrap die btw-verhoging op het openbaar vervoer en dan hebt u heel veel mensen misschien wel van de auto naar het o zo geprezen openbaar vervoer gebracht. Voorzitter, tot zover.

De voorzitter:

Dan gaan we door met mevrouw De Pater van het CDA.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Voorzitter, dank. Ik ben blij dat een aantal punten wat concreter zijn geworden. Ook fijn om te zien dat de Staatssecretaris zo veel snelheid maakt met de fiets. Dit is misschien wel het snelste vervoersmiddel van dit AO, als we zien hoe snel ze dat wil implementeren. Ik zit nog eventjes ... Nee, ik laat het hier even bij.

De voorzitter:

Kort en krachtig. Dank u wel. Dan gaan we door naar mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Twee onderwerpen. Op mijn vraag hoe we die 100% nieuwverkoop garanderen als het gaat om elektrisch vervoer, hoor ik de Staatssecretaris zeggen dat dat eigenlijk allemaal zit op dat nieuwe systeem van betalen naar gebruik en dat het vanaf dat moment ... Ik zou

dus graag weten wat tussen 2019 en 2025 de prognoses zijn en wat de maatregelen zijn om de doelen te halen.

Dan biobrandstoffen. Heel erg zorgelijk. We hebben een grote puinhoop gemaakt van ons biobrandstofbeleid, als je ziet dat er zo'n grootschalige fraude is. Een paar vragen daarover. Van welk percentage biobrandstoffen durft deze Staatssecretaris met zekerheid te zeggen dat het écht duurzaam is? Dat blijft voor mij onduidelijk. Kan de Staatssecretaris duidelijk maken of alle biobrandstoffen die ingezet gaan worden in Nederland tot en met 2030, minimaal moeten voldoen aan de RED II, dus ook de biobrandstoffen die buiten de verplichtingen vallen?

Dan het punt van transparantie. De Staatssecretaris legt het bij de NEa om te besluiten wat er transparant kan zijn. Het lijkt mij dat als er zo veel maatschappelijke verontwaardiging is over het gebruik van palmolie en soja als biobrandstof, je als consument het recht hebt om te weten welke bedrijven dat dan bijmengen. Je kunt daar dan je keuzes in maken. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar werk van wil maken. We zijn gewaarschuwd hoe fraudegevoelig deze sector is. Ik zou graag van de Staatssecretaris zien hoe zij dat gaat aanpakken voordat we dit verder gaan stimuleren.

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

Ik was nog even benieuwd of GroenLinks het met de PVV eens is dat het misschien toch niet altijd handig is om dat duurzame geneuzel te subsidiëren omdat dit toch leidt tot dit soort fraudes. Zou ze daarmee in de toekomst wat voorzichtiger kunnen zijn?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik raad de heer Van Aalst aan om eens even heel goed te kijken hoe GroenLinks met het onderwerp van biobrandstoffen is omgegaan. Altijd hebben wij heel veel zorgen uitgesproken dat je zeker moet weten dat het spul duurzaam is. Dat is nu natuurlijk waar we op een pijnpunt zitten. De Staatssecretaris zegt nu dat ze een netwerk- of een krachtenveldanalyse wil – de term is me even ontschoten – terwijl we al gewaarschuwd zijn voor hoeveel fraude er plaatsvindt. Er moet dus een heel strak systeem van certificering zijn en je moet het zeker niet stimuleren totdat dit systeem er is.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor alle antwoorden op de vragen. Als het gaat om de pictogrammen en de bebording zal ik me inderdaad verhouden met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Minister heeft geen enkel probleem met het plaatsen van 130 km/u-borden, dus ik ga ervan uit dat de Minister ook volle vaart achter de pictogrammen en de bebording zet. Als het een kan, moet het ander toch zeker ook kunnen, alhoewel het punt van de 130 km/u door de PAS wel even in een ander daglicht komt te staan. Maar daar gaan we nog over spreken.

Biomassa. Mijn vraag blijft er een die misschien niet vandaag beantwoord kan worden: waar zit de ruimte voor Nederland met de RED II om specifieke, aanvullende criteria vast te stellen? Dat vind ik gewoon nog een lastige vraag. Ik hoop dat die ruimte er wel is.

Het punt van de bandenslijtage. Ik weet zeker dat de Staatssecretaris zich met verve inzet in Europa. Dat is nog best lastig omdat we niet een hele grote eigen auto-industrie hebben. Ik zie wel allemaal innovatieve start-ups vanuit Eindhoven et cetera die het goede voorbeeld laten zien. Ik denk wel dat dit probleem extra urgent is, want auto's worden steeds

zwaarder. Ik hoop dat de Staatssecretaris, wellicht met een coalitie van Zweden, Denemarken en andere landen, hierin toch een stap kan zetten. Dank u wel.

De voorzitter:

De Staatssecretaris kan direct overgaan tot de beantwoording in de tweede termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat ik alle vragen van de heer Dijkstra heb kunnen beantwoorden.

De heer Schonis vraag ik om nog even te kijken naar pagina 63 van het dikke pakket van het Klimaatakkoord. Daar is nog specifiek tot op het punt van maandelijks monitoring uitgelegd hoe dat hand-aan-dekraanprincipe zal worden ingericht. Daar staat het toch vrij in detail vermeld. Daarnaast heb ik nog een aantal dingen gezegd over de bandbreedte en het advies dat dan zal worden gegeven. Maar in het Klimaatakkoord staat het meer in detail uitgewerkt. Voordat ik nu allerlei ingewikkelde t+1-formules ga oplezen hier, verwijs ik naar pagina 63 van het akkoord.

De heer Wassenberg heeft gezegd keuzevrijheid te willen hebben. De 8,1%, zeg ik tegen de heer Wassenberg, zit in diesel. Als u de keuze maakt voor een benzineauto, heeft u daar al niets mee te maken. Het zit niet in de benzineauto's.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dan hoef ik me persoonlijk in elk geval geen zorgen te maken, want ik rijd geen dieselauto. Maar er zijn heel veel mensen die misschien wel een dieselauto hebben en die zelf ook die keuzevrijheid zouden willen hebben. Kan er anders iets van voorlichting komen? Kan het duidelijk gemaakt worden? Kan dan gekeken worden of mensen die dan wel diesel rijden – ongeacht of dat zakelijk of privé is; het zal vooral zakelijk zijn – de keuze hebben om diesel te gebruiken waarmee ze indirect bijdragen aan de vleesindustrie of om dat niet te doen? Het gaat om die keuzevrijheid: mensen moeten kiezen. Ik zei het al: op heel veel gebieden kun je kiezen, maar hier niet. Mensen weten het niet. Dat vind ik wat onbevredigend. Is daar keuzevrijheid mogelijk of kan er in elk geval voorlichting komen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Die keuzevrijheid is er; die is belangrijk voor de heer Wassenberg. Ik kan me ook voorstellen dat hij wellicht via zijn kanalen juist die mensen bereikt voor wie het hebben van die informatie belangrijk is. Ik zou zeggen: laat mensen weten dat als ze voor benzine kiezen, ze niet op dit punt een probleem hebben.

De heer Van Aalst begon over het ov. We hebben eerder met elkaar in debatten over het openbaar vervoer gewisseld dat de btw-stijging inderdaad een eenmalig klein effect heeft gehad, maar dat deze onderdeel is van een breed pakket aan lastenverlichting op een ander punt. In het geheel van plussen en minnen stijgt de vraag naar het ov nog met 40%, dus volgens mij zit het ook heel erg in het aantrekkelijk maken van het ov en groeit de vraag. Ter kleine nuancering merk ik het volgende op. Als je kijkt naar de prijs in het ov als geheel, klopt het wat de heer Van Aalst zegt, namelijk dat de stijging hoger was. Maar die stijging werd vooral veroorzaakt door taxi's en bussen. De prijs van het treinkaartje is gemiddeld ongeveer evenveel gestegen als de prijs van de auto. Vanuit prijsstijgingsperspectief is er geen reden om daar een verschil in te maken. De betaalbaarheid van het ov is natuurlijk voor ons allemaal van belang.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Van Aalst op dit punt. Tegelijkertijd merk ik op dat er over twee weken een debat is over het ov.

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

Ja, voorzitter, maar voordat dat debat er is, dacht ik: laten we nu in ieder geval effe vaststellen met de Staatssecretaris dat de stijging van de prijs van het ov-kaartje te danken is aan deze regering en de btw-verhoging. We hebben nu met elkaar vastgesteld dat die verhoging daadwerkelijk een-op-een terug te leiden is naar de btw-verhoging.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Helaas kan ik de heer Van Aalst daar geen gelijk in geven. Zoals ik al aangaf, was de stijging bij met name taxi's en bussen veel hoger dan de btw-verhoging. Ik ben bang dat het daar niet alleen op terug te voeren is. Ik zeg nogmaals graag dat tegenover die btw-verhoging per saldo een lastenverlaging staat. We hebben in deze Kamer ook vaak de discussie dat we van het belasten van arbeid – we willen allemaal graag dat mensen aan het werk gaan – naar het meer belasten van consumptie moeten. Deze schuif van het verlagen van de inkomstenbelasting en het verhogen van de btw is natuurlijk een van de maatregelen waarmee we juist daaraan uitvoering gaven.

Voorzitter. Ik dank mevrouw De Pater voor haar enthousiasmerende woorden over de fiets. Ik zal zeker de snelheid erin blijven houden.

De **voorzitter**:

Mevrouw de Staatssecretaris, er is ook nog een lpg-punt van de PVV-fractie.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Inderdaad, voorzitter. Dat had ik ook netjes gekregen. De fossiele gasvormige brandstoffen kennen zeker voordelen voor luchtkwaliteit, zoals op het gebied van NO_x. We weten ook dat dat belangrijk is. Maar voor CO₂-reductie zijn de voordelen gering. Bij de inzet van hernieuwbare varianten biolng en biolpg neemt het voordeel ten aanzien van de CO₂-reductie wel sterk toe. In het Klimaatakkoord zijn ambities opgenomen ten aanzien van hernieuwbare energie met een focus op de inzet van geavanceerde stromen. Die hernieuwbare gasvormige brandstoffen kunnen net als andere bijdragen. Het gaat mij om het effect, en niet om het middel waarmee je dat effect bereikt. Daarvoor moet het wel biobased zijn.

Voorzitter. Mevrouw Kröger wilde nog een keer de bevestiging dat het nieuwe systeem van betalen naar gebruik de randvoorwaarde van het streven naar de 100% heeft. Dat klopt. Zij maakt zich zorgen over biobrandstoffen. We maken ons natuurlijk allemaal zorgen over de fraudezaak die aan het licht is gekomen. Ik denk ook dat het goed is dat we als Kamer echt proberen een goed beeld te krijgen waar dat precies in heeft gezeten, waar precies die kwetsbaarheid zit en waartoe we bereid zijn om daar wat met elkaar aan te doen. Ik noemde al even de dubbel-telling. In alle debatten die we hierover hebben gehad, is steeds een grote wens geweest van de Kamer – ook van GroenLinks, zeg ik tegen mevrouw Kröger – om dit systeem robuuster te maken. Het NEa heeft erop gewezen in de rapportage waaraan mevrouw Kröger zelf al refereerde dat dit een kwetsbaar punt is in het systeem. Als we met elkaar willen zorgen dat dit systeem robuuster wordt, moeten we ook met elkaar serieus durven kijken wat de punten zijn waarop we iets kunnen met dat concrete effect. Wat betreft de garanties die mevrouw Kröger mij nu vraagt: er zijn nog een aantal dingen onder de rechter en er worden nog een aantal dingen onderzocht. Het is lastig om de precieze omvang daarvan aan te geven. Maar waar we met elkaar naartoe willen, is volgens mij helder. Laten we dan ook goed kijken waar in het systeem we dat kunnen versterken. Dat

willen we allemaal. Niemand van ons hier wil ruimte laten voor fraude. Iedereen van ons wil datgene wat we met biobrandstoffen doen, onder de streep echt iets oplevert voor het klimaat. Dat is volgens mij waar we elkaar in vinden. Als we daar risico's zien, zullen we die ook samen moeten adresseren.

Dan de concrete vraag van mevrouw Dik-Faber of biobrandstoffen straks allemaal onder de RED II vallen. Ja, bij de implementatie van de RED II moeten alle brandstoffen aan deze eisen voldoen. Dat is ook de inzet bij het integraal duurzaamheidskader.

Dan het punt dat de NEa erover gaat wat transparant wordt en niet. Zo hebben we dat nu eenmaal geregeld. Er zijn altijd allerlei belangen te dienen. Zo hebben we dat met elkaar afgesproken.

Mevrouw Dik-Faber roept mij op om mijn best te doen voor de banden. Dat zal ik zeker doen.

Mevrouw Dik-Faber is nog op zoek naar wat meer helderheid over de ruimte om aanvullende criteria te stellen. Laat ik kijken of we, wanneer we de Kamer weer informeren over het duurzaamheidskader, wat uitgebreider kunnen ingaan op die relatie. Die is namelijk vrij ingewikkeld. Wat kan er wel, wat kan er niet? Wat kan er wetgevend, wat kan er aanvullend vrijwillig? Wat is het Nederlandse systeem, bijvoorbeeld voor welk percentage kiezen we en hoe zetten we dat door? Maken wij gebruik van en geven wij invulling aan de opties die de RED II biedt? Ik stel voor dat we dit punt dan ook adresseren. Dat kunnen wel nationale afspraken zijn om bijvoorbeeld vrij streng te gaan zitten in een van de bandbreedtes die de RED II kiest. Laten we daar geen verwarring over krijgen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het blijft toch een beetje onduidelijk; ik doel dan op de brandstoffen die niet meetellen voor de RED. Een deel van die 60 petajoule telt niet mee voor de RED. Gaan voor die volledige 60 petajoule de RED II-criteria gelden? Met andere woorden: komt ons Nederlandse duurzaamheidskader boven op de RED II en is RED II de minimale lat waar alle biobrandstoffen, dus de hele 60 petajoule, aan moeten voldoen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Alle biobrandstoffen die meetellen voor de jaarverplichting, moeten daaraan voldoen. Als pomphouder heb je geen enkele reden om biobrandstoffen, die in de productie nog altijd duurder zijn, bij te mengen als die niet meetellen voor de jaarverplichting. Mevrouw Kröger zit hier zo specifiek op dat ik denk dat ik misschien niet volledig begrijp waar haar zorg zit. Ik zou heel graag van haar nog specifiek horen waar expliciet haar zorg zit, zodat we ook kunnen kijken in de systematiek waar dat dan in zit. Over welke biobrandstoffen heeft zij dan zorgen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit kabinet wil hoger gaan zitten dan de Europese verplichtingen, hoger dan de RED- en de RED II-verplichtingen. Er wordt 60 petajoule aan biobrandstoffen ingeboekt. Er wordt gezegd dat er een duurzaamheidskader wordt ontwikkeld. Ik wil weten of voor al die 60 petajoule dus de RED II-verplichtingen gaan gelden. Is dat een minimumlat en komt het duurzaamheidskader dat nu ontwikkeld is, daar dus altijd bovenop?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik vroeg het net nog even na. Mij is verzekerd dat dit voor de hele 60 petajoule gaat gelden. Sterker nog, dit biomassakader gaat gewoon in de hele breedte gelden.

Ik hoop dat ik daarmee de vragen heb beantwoord, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de leden of dat het geval is. Ook ik heb de lijst bijgehouden. Zo te zien was dit zo, maar ik wilde het nog even checken. Dan kunnen wij vaststellen dat er nog een vervolg komt op dit algemeen overleg. Dat heet dan een VAO. Dit is aangevraagd door de heer Schonis. In gewoon Nederlands betekent dit dat er in de plenaire zaal – die met de blauwe stoelen – een afronding komt. Daar worden eventueel moties ingediend of nog extra vragen gesteld.

We hebben ook een aantal toezeggingen van de Staatssecretaris. Die ga ik nu voorlezen. U kunt dan ook even checken of dat allemaal conform afspraak is.

- De Staatssecretaris speelt de vraag van mevrouw Dik-Faber over het toevoegen van laadpaalpictogrammen aan de verkeersborden door aan de Minister van IenW.

Er wordt geknikt, dus daarmee is deze toezegging vastgesteld. De volgende toezegging.

- Eind 2019 stuurt de Staatssecretaris een brief waarin de vormgeving van de subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische auto's wordt beschreven.

Dat is ook correct. De derde toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe aan de heer Van Aalst om, indien hij specifieke gegevens kan aanleveren, in te gaan op de problemen van pomphouders.

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

Het gaat met name om het in gesprek gaan met de pomphouders. Ik kan een aantal specifieke voorbeelden aandragen, maar het lijkt mij met name belangrijk dat de Staatssecretaris in gesprek gaat met die pomphouders, want er spelen wel degelijk problemen. Dat gaat niet om dingen die onder de rechter zijn; dat zijn alleen maar voorbeelden. Het gaat er met name om dat zij met die organisatie in gesprek gaat.

De **voorzitter**:

Dat gaat over de specifieke gegevens waar de Staatssecretaris net op in is gegaan. Ik kijk even naar haar.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We gaan ook over het bandenpompen praten met de pomphouders. Als zij andere punten hebben die ze dan graag bij mij onder de aandacht brengen, sta ik daar uiteraard open voor, zoals ik dat voor iedereen sta.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de vierde toezegging.

- De Staatssecretaris zegt toe aan mevrouw Kröger dat zij zal nagaan wat de effecten zijn van de fraude met biomassa in de besproken casus, voor zover het belang van het onderzoek dat toelaat.

Dat laatste is omdat een en ander onder de rechter is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Bij die effecten ging het dus om het halen van de doelen in het energieakkoord: in hoeverre heeft het implicaties qua CO₂-reductie?

De **voorzitter**:

Er wordt geknikt door de Staatssecretaris, dus dit wordt bij dezen door de griffier meegenomen en het komt op deze manier ook in de Handelingen. Daarmee komen we aan het eind van dit algemeen overleg. Ik kijk nog eventjes naar de heer Schonis, die nog iets mist.

De heer **Schonis** (D66):

Ik mis nog de toezegging dat de Minister van Economische Zaken met een brief zal komen over de verdere uitwerking van allerlei afspraken die in

het Klimaatakkoord staan, omdat die in feite een halfjaar zijn doorgeschoven. Het Klimaatakkoord is uit december.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Je kunt nooit een toezegging doen over wat een collega gaat doen, maar ik heb de Kamer geïnformeerd over het feit dat Minister Wiebes uiteraard de Kamer zal informeren over hoe generiek de informatievoorziening en -deling in de voortgangsrapportages over het hele Klimaatakkoord met de Kamer zullen worden vormgegeven.

De **voorzitter:**

In wezen was dit al een bestaande toezegging. Daarom noteren we die niet hier apart in deze commissie. Anders is er misschien onduidelijkheid over bij leden en kijkers van dit debat.

Ik wil iedereen hartelijk danken: de Staatssecretaris en haar mensen, onze leden voor hun vragen, en de mensen die hebben meegekeken op de tribune dan wel via internet. Ik wens u allen nog een gezegende middag.

Sluiting 12.52 uur.