

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 339

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 6 mei 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 31 maart 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 augustus 2021 inzake subsidieplafond 2021 gebruikte elektrische personenauto's particulieren bereikt (Kamerstuk 31 305, nr. 332);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 september 2021 inzake wijzigingen en extra stimulering elektrische voertuigen en aanbidding tussenevaluatie SEPP (Kamerstuk 32 813, nr. 843);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 november 2021 inzake uitvoering motie Von Martels en Postma over het wegnemen van knelpunten voor innovatie en verduurzaming voor pomphouders (Kamerstuk 31 305, nr. 334);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 november 2021 inzake dubbele heffing energiebelasting bidirectioneel laden (Kamerstukken 31 239 en 31 209, nr. 338);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 december 2021 inzake regeling Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) (Kamerstuk 31 209, nr. 235);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 december 2021 inzake steun voor ondernemers in overgang naar zero-emissiezones (Kamerstuk 30 175, nr. 394);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2022 inzake voortgang duurzame mobiliteit (Kamerstukken 32 813 en 31 305, nr. 1004).**

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Tjeerd de Groot
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bontenbal, Tjeerd de Groot, Hagen, De Hoop, Koerhuis en Kröger,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 9.30 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik open deze vergadering over duurzaam vervoer. Ik heet de Staatssecretaris van harte welkom en natuurlijk ook de collega's en de mensen die dit debat volgen. Om 10.15 uur zal er een schorsing plaatsvinden in verband met de toespraak van de Oekraïense president Zelensky. Daarna zal het debat worden vervolgd. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Ik vervang vandaag mijn collega Van Ginneken, maar zoals u weet is deze portefeuille mij niet vreemd. Mijn complimenten aan de Staatssecretaris voor de goede en inhoudelijke brief van vorige week, waar actiebereidheid uit spreekt. Maar er is werk aan de winkel om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord, coalitieakkoord en Europa te halen. Dat kan bijvoorbeeld door de invoering van betalen naar gebruik.

Voorzitter. Duurzaam vervoer gaat voor D66 niet alleen over elektrische auto's of laadpalen. Een duurzaam vervoersysteem gaat over anders kijken naar mobiliteit, zoals hybride werken en natuurlijk ook de fiets. Morgen wordt de nieuwe Europese btw-verordening van kracht, die het mogelijk maakt het belastingtarief voor elektrische en reguliere fietsen te verlagen. België, Spanje en Portugal gaan dit al doen. Drie vragen. Is de Staatssecretaris bereid te onderzoeken of dit ook in Nederland mogelijk is en de Kamer hierover uiterlijk voor de zomer te informeren? Kan zij ingaan op de stand van zaken van de doelstelling om in 2027 20% meer fietskilometers te realiseren? Kan zij verzekeren dat de update van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets ruim voor de MIRT-besluitvorming in juni naar de Kamer komt?

Voorzitter. Het wordt spannend of we onze eigen doelen voor de mobiliteit uit het Klimaatakkoord gaan halen. Daarover enkele vragen. Hoe garandeert de Staatssecretaris dat de mobiliteitssector met meer ambitie en actie bijdraagt aan de afspraken uit het coalitieakkoord om in 2030 60% minder CO₂ uit te stoten? Wat betekenen de aanscherpingen vanuit het «Fit for 55»-pakket, waaronder de Effort Sharing Regulation, voor de bijdrage van de mobiliteit? Is de Staatssecretaris bereid om concrete tussendoelen voor de mobiliteitssector vast te leggen voor de jaren tussen 2025 en 2030?

D66 heeft een aantal suggesties voor een versnelling naar 100% emissievrij vervoer. Is de Staatssecretaris bereid om een vlootnormering voor emissievrije auto's voor werkgevers en leasebedrijven in te stellen? Is ze bereid lesauto's op te nemen als voertuigcategorie voor de zero-emissiezones, zoals zij ook doet voor taxi's? Is zij bereid ook voor de lesbranche een transitieagenda op te stellen? Graag een toezegging. Is zij bereid om te onderzoeken hoe de introductie van zonneauto's versneld kan worden, waaronder een gedifferentieerde benadering in regelgeving zoals D66, CDA en VVD eerder hebben verzocht? Het vormgeven van stimuleringsbeleid na 2025 biedt hiertoe kansen.

Voorzitter. Zonneauto's en waterstofauto's kunnen ook helpen bij het verlichten van de knelpunten op het gebied van elektrische laadinfrastructuur. Is de Staatssecretaris bereid te onderzoeken hoe zonneauto's en waterstofauto's kunnen bijdragen aan bijvoorbeeld het oplossen van de

knelpunten en kosten van het elektriciteitsnet en een versnelde transitie naar emissievrij vervoer? We weten dat er veel op de netbeheerders afkomt voor de laadinfrastructuur: TEN-T-corridors, distributiecentra en versnelde elektrificatie. Op wat voor termijn kan het kabinet invulling geven aan de motie-Grinwis/Van Ginneken om te zorgen voor een specifieke aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens? Is de Staatssecretaris bereid om standaarden zoals slim laden juridisch te borgen als standaard? Dat gebeurt ook in het VK en het kan bijvoorbeeld in het Bouwbesluit.

Voorzitter. Ik kijk uit naar de beantwoording en hoop op ambitie en actie van de Staatssecretaris, zodat we straks die belangrijke stap zetten naar de verduurzaming van het vervoer en betalen naar gebruik.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Hagen. Er is een vraag van mevrouw Kröger. We hadden dat nog niet gedeeld, maar ik stel voor vier vragen afzonderlijk. Eerder hebben we in het besloten gedeelte van de procedurevergadering gesproken over onze werkwijze. Daarin is afgesproken dat een zéér korte interruptie misschien wel zou worden beloofd met de gelegenheid om straks nog een extra vraag aan de bewindspersoon te stellen. Mevrouw Kröger, u heeft het woord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als ik kijk naar waar we staan met de verduurzaming van de mobiliteit, dan liggen we niet op schema om de doelen van het Klimaatakkoord te halen, laat staan de 55% of zelfs de 60% waar D66 zich ook voor inzet in dit regeerakkoord. Ik hoor allemaal heel concrete vragen aan de Staatssecretaris. Mijn vraag is: denkt D66 dat met die suggesties die 60% halen reëel is?

Mevrouw **Hagen** (D66):

We doen inderdaad suggesties, dus dat hoor ik eigenlijk heel graag van de Staatssecretaris.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké. Dat hoor ik ook graag van de Staatssecretaris, maar er zit zó'n groot gat tussen waar we nu staan en die 60% die nodig is. Er worden een aantal concrete vragen gesteld, maar moeten we de Staatssecretaris niet vooral vragen: kom voor 1 mei, wanneer alle plannen naar het PBL moeten, met een plan voor hoe we die 60% gaan aantikken? Is mevrouw Hagen dat met mij eens?

Mevrouw **Hagen** (D66):

Het staat u natuurlijk vrij om dat te vragen voor 1 mei. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris dat zou kunnen leveren. Zoals u weet zijn wij er enorm voorstander van om koploper te worden in Europa. Dat zal betekenen dat we hard aan de slag moeten. Vandaar ook mijn vele suggesties. We hopen dat de Staatssecretaris die zo veel mogelijk omarmt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bontenbal van de fractie van het CDA.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. Recht doen, verschil verbinden en gezond leven; dat zijn de drie hoofdlijnen waarmee het CDA de komende jaren verantwoordelijkheid wil nemen voor de uitdagingen van deze tijd. Gezond leven betekent dat we werken aan een duurzame leefomgeving en leefstijl. Vandaag spreken we over duurzame mobiliteit. We denken dan al snel aan elektrische auto's en openbaar vervoer. Maar wat is gezonder, milieuvrien-

delijker en Nederlandse dan fietsen? En waar kunnen we dan beter beginnen dan bij onze kinderen? Helaas fietsen schoolkinderen steeds minder, zo blijkt uit onderzoek. In sommige klassen kan de helft van de kinderen niet fietsen en in de armere wijken in de grote steden heeft een deel van de kinderen geen kwalitatief goede fiets. In sommige gezinnen zit de fietscultuur niet in het opvoedpakket.

Voorzitter. Fietsen is gezond, voorkomt overgewicht, is milieuvriendelijk en geeft kinderen zelfstandigheid. Duurzame mobiliteit begint dus bij het in stand houden van de Nederlandse fietscultuur bij onze kinderen en in gezinnen, zeker ook in de steden. De CDA-fractie vraagt de Staatssecretaris daarom om zich de komende jaren op te werpen als ambassadeur van het fietsen door kinderen, en dat concreet te maken met een actieplan om meer kinderen op de fiets te krijgen.

Voorzitter. Duurzame mobiliteit omvat een groot aantal modaliteiten, technologieën en brandstofsoorten. Het beleid om deze hele sector de komende jaren te verduurzamen en de CO₂-uitstoot te reduceren omvat een fors en complex pakket van maatregelen die zich opstapelen en ook op elkaar inwerken. Er is beleid vanuit Europa, vanuit het Rijk en vanuit gemeenten. Mijn fractie heeft niet alleen behoefte aan een totaaloverzicht van alle beleidsmaatregelen, maar ook aan een overzicht van de bijdrage hiervan aan het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen in de mobiliteitssector de komende jaren. Want dat is uiteindelijk het belangrijkste doel: de reductie van broeikasgassen. Is de Staatssecretaris bereid deze totaalplaat te laten maken, zodat de Tweede Kamer ook in z'n integraliteit kan bekijken hoe de verduurzaming gaat plaatsvinden? Hoe ziet een ambitieus en realistisch groeipad voor hernieuwbare brandstoffen tot 2030 eruit? En wat is de kosteneffectiviteit van de verschillende maatregelen?

We zetten in Nederland fors in op de verkoop van elektrische auto's, en dat is goed. Maar ook als het marktaandeel van nieuwe elektrische auto's naar 100% gaat in 2030 of 2035 of iets daartussenin, dan nog is er een bestaande vloot van auto's waarvan we het brandstofverbruik moeten verduurzamen. Dat loopt via de jaarverplichting hernieuwbare energie in transport. De inzet van hernieuwbare brandstof wordt nu begrensd door de afspraken in het Klimaatakkoord, namelijk op een maximum van 65 petajoule. Moet dat doel niet omhoog, vraag ik de Staatssecretaris. Wellicht moet het «ten minste 65 petajoule» zijn.

In opdracht van de Staatssecretaris heeft studio Gear Up een studie gedaan naar het aandeel biobrandstoffen uit voedsel- en voedergerassen, ook wel conventionele biobrandstoffen genoemd. Die studie concludeert dat veel van het type ingezette gewassen een meervoudige valorisatie kennen. Dat wil zeggen dat de eiwitten bestemd zijn voor andere vraagmarkten, en ook dat er daarom geen reden is om het aandeel biobrandstoffen uit voedsel- en voedergerassen verder te beperken in Nederland. Ik zou de vraag dan ook omdraaien: is er wat op tegen om ook het aandeel conventionele biobrandstoffen de komende jaren te verhogen?

Dan een vraag over bio-ethanol. De CDA-fractie vraagt de Staatssecretaris of zij bereid is om een kwaliteitseis in te voeren voor bio-ethanol die wordt bijgemengd in benzine. Het merendeel van de lidstaten heeft vastgelegd dat alleen pure ethanol mag worden gebruikt voor bijmenging. Deze kwaliteitseis leidt ertoe dat het gebruik van bio-ethanol een hogere CO₂-reductie tot gevolg heeft en dat er ook een gelijk speelveld ontstaat in Europa. In de EU geproduceerde ethanol levert een CO₂-reductie op van gemiddeld 75% en op sommige plekken zelfs hoger, terwijl de Amerikaanse bio-ethanol met moeite de 50% haalt. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze hier werk van gaat maken?

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Moet het pleidooi, gegeven de enorme voedselcrisis waar we op afstevenen, mede door de oorlog in Oekraïne en het feit dat er enorme hoeveelheden graan niet beschikbaar zijn, nu niet juist zijn om te zeggen: gooi geen voedselgewassen in de tank; we moeten echt zorgen dat voedsel voor mensen is, zeker als er een hongersnood dreigt?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ja, daar ben ik het mee eens. Ik heb ook niet gezegd dat we het moeten doen. Maar ik vind wel dat we op dit moment achterlopen met hernieuwbare brandstoffen, met biobrandstoffen. Ik krijg te vaak verhalen te horen uit de markt dat er mogelijkheden zijn die niet concurreren met voedsel die nu niet ingezet worden. Dat vind ik jammer. Ik wil dus dat daar gewoon eens een keer goed naar gekeken wordt. Ik ben het met u eens dat het niet mag concurreren met voedsel.

De **voorzitter**:

Uw laatste vraag, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het mag niet concurreren met voedsel, zegt het CDA, maar ik hoor eigenlijk ook een pleidooi voor het opschalen van het aantal conventionele biobrandstoffen. Daarbij gaat het op dit moment óf om gewassen die direct concurreren óf om landgebruik dat direct concurreert. Zouden we zeker nu, voor het komende zaaiseizoen en vooruitkijkend, het aantal conventionele biobrandstoffen dus niet echt moeten echt terugschalen om ervoor te zorgen dat we geen concurrentie krijgen met voedselgewassen en de hongercrisis niet verder aanjagen?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dat laatste wil natuurlijk helemaal niemand. Maar volgens mij was het collega De Hoop die hier vorig jaar ook over is begonnen, als ik alle Handelingen goed heb gelezen. Daar is het rapport van studio Gear Up een uitwerking van. Dat heeft gekeken naar precies uw vraag, en dat concludeert dat «veel van het type ingezette gewassen een meervoudige valorisatie kennen, wat wil zeggen dat de eiwitten bestemd zijn voor andere vraagmarkten». Zij zeggen dus eigenlijk: dit concurreert niet als het gaat om bijvoorbeeld landgebruik. Dat is wat studio Gear Up concludeert op basis van de vraag van De Hoop. Dat heeft ermee te maken waar je ze vandaan haalt. Bij dat type brandstoffen, die uit Europa worden gehaald, blijkt die concurrentie er niet te zijn. Ik volg de bevindingen uit dat rapport.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, maar u heeft nog maar vijftien seconden. Dus als u kunt afronden, dan zou dat mooi zijn.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dan ga ik even een keuze maken wat betreft mijn laatste punt. Ik merk dat Nederland de Europese richtlijnen voor duurzame brandstoffen vaak anders, strikter, interpreteert dan omliggende lidstaten. Het Ministerie van lenW vaart nogal scherp aan de wind op sommige dossiers, zeg ik dan maar even eufemistisch. Volgens mij is dat voor de verduurzaming niet altijd goed. Ik zou de Staatssecretaris daarom willen vragen om een overzicht en een vergelijking te maken van de verschillende richtlijnen die op duurzame mobiliteit van toepassing zijn, en daarbij aan te geven hoe Nederland daar invulling aan geeft en in welke opzichten deze invulling verschilt van die van andere lidstaten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Koerhuis van de fractie van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit. Rijden, rijden, rijden. We moeten doorrijden. Maar Nederland is in transitie. We gaan van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en bio- en synthetische brandstoffen. Ook de VVD is in transitie. We gaan van «vroem vroem»- naar «zoef zoef»-partij. Maar we zijn er nog niet. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken om het haalbaar en betaalbaar te doen en om het niet te verplichten maar te stimuleren, en dat het om de CO₂-besparing gaat en niet om de techniek.

Voorzitter. Elektrisch rijden. Tijdens de behandeling van de vrachtwagenheffing heb ik de Minister gevraagd om het tijdspad voor laadpalen voor elektrische vrachtauto's tot 2030. Ik wil de Staatssecretaris vragen om hetzelfde voor alles wat elektrisch rijdt: elektrische auto's, elektrische bestelauto's en elektrische vrachtauto's, maar ook elektrische motoren, elektrische scooters en elektrische fietsen. Kan de Staatssecretaris dit toezeggen?

Ik heb op dit punt zorgen, specifiek over elektrische auto's. Hoe zien we het tijdspad van 200.000 tot 300.000 laadpalen nu naar 1,8 miljoen laadpalen in 2030? Waar en wanneer gaan we die laadpalen plaatsen? Ik heb hier zorgen over regionale spreiding. Hoe gaan we die laadpalen aansluiten op het elektriciteitsnet en op zonnepaneelsystemen van huizen, bedrijven en parkeergarages? Hoe zien we het tijdspad van 200.000 tot 300.000 elektrische auto's nu naar 1 tot 2 miljoen elektrische auto's in 2030? Waar en wanneer gaan we die auto's kopen? Hoe gaan we die auto's fiscaal behandelen met betrekking tot bpm en motorrijtuigenbelasting? Welk deel moet nieuwkoop worden en welk deel tweedehandskoop? De autoverkopers willen graag helpen, maar ze willen wel graag weten waar ze aan toe zijn. Kan de Staatssecretaris hier uitgebreid op ingaan en mijn zorgen wegnemen?

Om de druk op het elektriciteitsnet te verminderen, moeten we elektrische auto's afstemmen op zonnepaneelsystemen van huizen, bedrijven en parkeergarages. Dit kan door op momenten dat de zon schijnt elektriciteit op te slaan in elektrische auto's, en op momenten dat de zon niet schijnt elektriciteit te gebruiken uit elektrische auto's. Is dit wat we doen, vraag ik de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer De Hoop van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Ja, even specifiek over die elektrische auto's. Ik denk dat de heer Koerhuis een goed punt aansnijdt. De stimulans voor dat zero-emissievervoer valt eigenlijk in 2025 weg. Specifiek bij de motorrijtuigenbelasting zit er met elektrisch vervoer dan wel een probleem. Door de batterijen zijn die auto's ook nog zwaarder. Dan zou je vanaf 2025 dus meer motorrijtuigenbelasting betalen met een elektrische auto dan met een diesel- of benzineauto. Hoe kijkt de heer Koerhuis daarnaar? En wat vindt de VVD ervan om die stimulans voor het zero-emissievervoer toch door te trekken na 2025?

De heer Koerhuis (VVD):

Elektrisch rijden is belangrijk voor de toekomst van rijden. We moeten hiervoor elektrisch rijden stimuleren. Dat ben ik met u eens. Ik had het punt dat de heer De Hoop maakt ook willen maken, dus ik ben heel erg benieuwd naar de reactie van de Staatssecretaris daarop.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Koerhuis (VVD):

Hierbovenop: dit jaar en volgend jaar geven we aankoopsubsidies voor elektrische auto's. Hierdoor stimuleren we elektrisch rijden. Niet alleen auto's, maar ook motoren kunnen elektrisch rijden. Waarom krijgen elektrische motoren geen aankoopsubsidie? Kunnen we dit niet doen binnen de financiële kaders?

Voorzitter. We hebben afgesproken elektrisch rijden te stimuleren, maar niet te verplichten. Ik begrijp dat we tegenwoordig huiseigenaren en mkb'ers verplichten om één laadpaal te plaatsen per tien parkeerplaatsen bij ingrijpende renovatie en dat we vve's zullen verplichten om laadpalen te plaatsen in parkeergarages. Bij nieuwbouw kan ik dit begrijpen, maar bij bestaande bouw niet. Ik vraag de Staatssecretaris: dit kan toch niet waar zijn? Kan de Staatssecretaris hier uitgebreid op ingaan? Ik overweeg hierover moties in te dienen.

Voorzitter. We hebben afgesproken dat het om de CO₂-besparing gaat en niet om de techniek. Ook rijden op waterstof is belangrijk voor de toekomst van rijden. We moeten hiervoor ook rijden op waterstof stimuleren. Dinsdag hebben we hiervoor een petitie ontvangen. Zoals er zorgen zijn over laadpalen voor elektrische auto's, begrijp ik dat er ook zorgen zijn over tankstations voor waterstofauto's. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan?

Voorzitter. Dan CO₂-rechten. We hebben ...

De voorzitter:

Er is een vraag over het vorige onderwerp van de heer Bontenbal van het CDA.

De heer Bontenbal (CDA):

Ik snap de vraag over waterstof, maar waterstof is nu nog schaars. Zou je waterstof niet vooral moeten inzetten in sectoren waarvoor de toegevoegde waarde de komende jaren het hoogst is, dus bijvoorbeeld in de industrie?

De heer Koerhuis (VVD):

Ik ben acht, negen weken bezig met deze portefeuille. Ik heb nog de hoop dat wij in Nederland een energierotonde en echt koploper op het gebied van energie in de wereld kunnen worden, en dat we dus veel waterstof kunnen opwekken dan wel importeren in onze prachtige havens. Ik hoor het CDA vaak zeggen dat het en-en is. Ik hoop dus dat wij waterstof hiervoor in kunnen zetten. Ik zie de reactie van de Staatssecretaris graag tegemoet.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Koerhuis (VVD):

We hebben op Europees niveau afgesproken om CO₂-rechten in te voeren en CO₂-neutraal te zijn in 2050. Ik heb hierover zorgen. Tijdens de behandeling van de vrachtwagenheffing heb ik de Minister gevraagd om geen Europese belasting in te voeren, maar een Europees afgestemde CO₂-heffing op elektriciteit en brandstoffen, die we eventueel kunnen compenseren door belastingen en accijnzen. Ik heb toen geen bevestigend antwoord gekregen. Kan de Staatssecretaris dat wel geven?

Voorzitter, tot slot. Voor ons is verduurzaming van vervoer een belangrijk onderwerp. Daarop moet de Staatssecretaris veel doen. Ik was gewend dat er ieder halfjaar een debat over het verduurzamen van woningen was.

Ik zou graag willen dat er ook hierover ieder halfjaar een debat is. Ik kom hierop terug in de procedurevergadering.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Hagen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik hoor de heer Koerhuis praten over elektrisch vervoer en waterstof. We weten dat mensen heel graag willen fietsen tot 15 kilometer. Helaas gaat 50% van de ritjes tot 7,5 kilometer nog steeds met de auto. Ik heb u helemaal niet gehoord over de fiets. Ziet u daarin nog een rol voor ons, bijvoorbeeld om dat te betrekken bij het MIRT-overleg?

De heer Koerhuis (VVD):

Voor mij staat voorop dat mensen vrij zijn om te kiezen waarmee ze rijden. Als mensen ervoor kiezen om te rijden met de auto, dan is dat hun keuze. Dat is een verschil met de mening van D66. Ik heb het wel degelijk gehad over de fiets. Je hebt namelijk mensen die kiezen voor fietsen, elektrisch fietsen, en ook daarbij heb ik zorgen over laadpunten. Dat zat in mijn inbreng. Ik wacht de reactie van de Staatssecretaris af.

De voorzitter:

Mevrouw Hagen van D66 heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Om te gaan fietsen, fietsen, fietsen is het belangrijk om bijvoorbeeld te investeren in veilige infra, dus het vraagt wel degelijk dat we daar stevig op inzetten. Mijn vraag, mijn handreiking is dan eigenlijk: laten we dat ook bij het MIRT doen.

De heer Koerhuis (VVD):

Als geen ander probeer ik op te komen voor verkeersveiligheid rondom scholen. Dat gaat ook zeker om de inrichting van schoolzones. Dus ja, die handreiking pak ik in ieder geval daarbij graag op. Ik heb van gemeentes veel gehoord: dit is ons gemeentelijk beleid. Maar ik denk dat het belangrijk is dat we naar een uniforme inrichting van schoolzones gaan in Nederland, zodat die herkenbaar is en veilig is voor de fietser, en de auto daar kan doorrijden.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik ben haast blij dat dit punt nog een keer wordt gemaakt, want ik ben niet alleen oud-juf, waarbij het belang van de veilige schoolzone natuurlijk vooropstaat, maar ook oud-wethouder. U zit inderdaad op de stoel van de oud-wethouder. Volgens mij is de Minister er heel duidelijk over geweest. De punten die wij moesten lezen in uw motie, gaan echt alleen over het voeren van campagne rond veilige scholen en niet over het maken van beleid voor gemeenten. Dus als u een juridische vorm van een veilige schoolzone zou willen, dan kunnen we daar met elkaar over in gesprek. Maar met wat u nu voorstelt, gaat u echt zitten op de stoelen van de bijna nieuwe wethouders.

De heer Koerhuis (VVD):

Laat ik het er maar bij laten dat ik die handreiking aanpak om inderdaad te kijken naar de juridische inrichting voor de schoolzone.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer De Hoop van de fractie van de Partij van de Arbeid.

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

Dank, voorzitter. De verduurzaming van de mobiliteitssector is een mooi voorbeeld van hoe klimaatbeleid de samenleving fijner en gezonder kan maken. Er wordt niet alleen minder broeikasgas uitgestoten, maar het levert ook een grote bijdrage aan een schone lucht en een vermindering van de geluidsoverlast; alle reden om in te zetten op meer gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en emissievrije voertuigen.

Ik wil bij dit debat drie punten aankaarten. Het eerste is de groei van elektrisch vervoer. Dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 nul emissie zijn, is een mooi streven dat ook nodig is om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Maar met het huidige beleid, inclusief Fit for 55, komen we maar tot de helft. Dat is nogal een gat. Het doel is dan ook niet verenigbaar met het vervallen van de stimulering van zero-emissie vervoer na 2025. Ik heb een aantal vragen hierover. Is de Staatssecretaris bereid om zo snel mogelijk te communiceren over aanvullend beleid na 2025 om de onzekerheid weg te nemen bij mensen die overwegen om een elektrische auto te kopen? Dan mijn punt over de motorrijtuigenbelasting, dat ik zojuist ook aankaarte bij de interruptie op meneer Koerhuis. In het Klimaatakkoord staat dat vanaf 2025 alle nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zullen zijn. Is de Staatssecretaris nog van plan om met beleid te komen om dit doel te halen?

Dan het tweede deel. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen mee kan doen? We zien nog steeds te veel dat elektrisch rijden iets is voor mensen met veel geld. Zij profiteren vervolgens van subsidies en lage gebruikskosten. Met de flink opgelopen brandstofprijzen is dit contrast alleen maar groter geworden. Ziet de Staatssecretaris dit ook als een probleem? Wat zou zij hieraan kunnen doen?

De ontwikkeling van een tweedehandsmarkt is natuurlijk belangrijk. Wat de Partij van de Arbeid betreft nemen werkgevers hierin het voortouw. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen een normering van de auto van de zaak, zodat alle grote werkgevers verplicht zijn om een bepaald aandeel elektrisch te leasen?

Als we willen dat iedereen mee kan doen, moet er ook voor iedereen laadinfrastructuur zijn. Er zijn nu grote verschillen in Nederland. Ik heb even een kaartje uitgeprint. Ik heb dat even niet groter, voorzitter, maar je ziet hoe gigantisch beperkt het aandeel aan laadpalen in het noorden en het oosten van het land is. In de Randstad zijn er veel meer. Dat is echt een groot deel van de ongelijkheid wat betreft de laadinfrastructuur. Voorzitter. Waar in de grote steden 70% à 80% van de laadbehoefte is gedekt, is dat in het noorden, oosten en zuiden minder dan 15%. Juist in deze regio's zijn mensen relatief afhankelijk van de auto. Dit is laatst ook weer benadrukt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Is de Staatssecretaris bereid om er specifiek op toe te zien dat er ook in deze gebieden voldoende laadinfrastructuur komt?

De heer **Bontenbal** (CDA):

De heer De Hoop maakt een terecht punt over de beschikbaarheid van laadpalen. Maar volgens mij bewijst het kaartje dat hij laat zien dat helemaal niet. Mensen die in wat landelijkere gemeentes wonen, hebben gewoon veel vaker een eigen parkeerplek. Zij kunnen gewoon thuis laden. Dus je zult volgens mij een veel complexere berekening moeten maken dan dit plaatje laat zien.

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

Ik had eigenlijk verwacht dat de heer Bontenbal van het CDA mijn punt nu volledig zou onderschrijven. Ik snap het punt dat hij maakt over dat mensen eigen, toegankelijker parkeervoorzieningen hebben. Maar als je echt kijkt naar de toegankelijkheid naar die laadpaal toe, dan zie je dat die in het noorden en oosten nog veel kleiner is. Ik ben het met hem eens dat dit plaatje die nuance niet goed dekt, maar het verschil is echt groot. De

heer Koerhuis maakte net het punt dat de overbelasting van het net natuurlijk ook veel groter is in deze regio's. Dus dat samen maakt de ongelijkheid natuurlijk wel ontzettend groot. Maar ik snap het punt van de heer Bontenbal over de nuance.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dat wil ik meteen rechtzetten. Het punt dat u maakte, is natuurlijk terecht. Maar ik denk dat we even goed moeten laten uitzoeken wat de beschikbaarheid en de afstand van het aantal laadpalen per elektrische auto is. Als daar een ongelijkheid in zit, ben ik het helemaal met u eens dat we dat snel moeten rechtekken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ter aanvulling en ter verdediging richting de heer De Hoop, want ik had ook mijn zorgen over regionale spreiding. Het gaat niet alleen om de laadpalen thuis, maar ook als je onderweg bent. De heer De Hoop woont in Noord-Nederland en ik in Oost-Nederland. Ik spreek uit ervaring: als je met een elektrische auto rijdt, heb je veel minder snellaadstations. Dan heb je gewoon een probleem. Dus ik hoop dat de heer De Hoop het punt van de snellaadstations meeneemt.

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

Ja, dat neem ik zeker mee. Ik zie een ideaalbeeld voor me, waarbij je om de 15 kilometer een hub hebt waar je met de fiets naartoe kunt. Daar kun je je auto opladen, daar zijn deelauto's, daar kun je met het openbaar vervoer. Mevrouw Hagen had het daar ook over. In die landelijke regio's bijvoorbeeld is dat ontzettend belangrijk. Dat zou mijn toekomstvisie zijn. Dat geef ik ook aan de Staatssecretaris mee. Ik wil in ieder geval die toegankelijkheid, juist met die hubs in de landelijke gebieden, in de toekomst gaan creëren. Ik ben dus benieuwd hoe u daartegen aankijkt. Dan ga ik naar mijn derde punt, voorzitter: het openbaar vervoer. Bij een overleg over duurzaam vervoer kan dit natuurlijk niet onbenoemd blijven. Ik maak me zorgen over de mogelijke prijsstijging van de kaartjes. De kaartjes in dit land behoren al tot de duurste van Europa. Ik heb hier al een aantal schriftelijke vragen over gesteld, maar ik zou toch willen ingaan op twee vragen. Is de Staatssecretaris het ermee eens dat we echt moeten voorkomen dat de prijzen van de ov-kaartjes meestijgen met de inflatie, bij deze hoge niveaus? En wat vindt zij bijvoorbeeld van het Nieuw-Zeelandse plan om tijdelijk de prijzen voor het ov te halveren? Ook onze burens in Duitsland hebben een heel mooi plan. Daar heb je drie maanden lang voor € 9 per maand onbeperkt toegang tot het ov. Dan kun je dus reizen met het openbaar vervoer. Dus naast dat zij de accijns op benzine en diesel verlagen, doen ze juist ook iets op openbaar vervoer. Wat mij betreft zou de Staatssecretaris die visie kunnen omarmen. Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Als uw voorzitter kan ik nog bevestigen dat er in het dorp Woudsend inderdaad één laadpaal is. Dat is ontzettend onpraktisch als er familie langskomt. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, er is buiten de microfoon nog wat behoefte om te praten over elektrische auto's in Woudsend, maar ik ga door.

Voorzitter. Dit kabinet is het laatste dat nog op tijd de wissels kan verzetten met betrekking tot duurzame mobiliteit. Als je kijkt naar de klimaatrapporten, moet het echt nu gebeuren. De opdracht is eigenlijk allang bekend: minder onnodige verkeersbewegingen door meer thuis te werken en nieuwe wijken slim in te richten, meer met ov en fiets, en alle brand-

stofvoertuigen zo snel mogelijk vervangen door emissievrije. De trieste conclusie is dat deze Staatssecretaris instapt in een trein waarin we niet on track, op weg, zijn om die 60% CO₂-uitstoot in 2030 te halen. Het gat is echt heel groot.

Daarom moeten we echt vaart gaan maken, met name in die transitie naar elektrisch rijden. Vijf jaar geleden is afgesproken dat per 2030 alle nieuwe auto's elektrisch zouden zijn. Ook daar is het gat immens. We koersen nu af op – wat was het? – 47%. Excuus, het is 42%. Ik ben dus heel erg benieuwd wat de Staatssecretaris additioneel gaat doen om te zorgen dat we dat gat dichtten. Je ziet dat die aanschafsubsidie echt werkt, maar die is de hele tijd heel snel op. Daarna worden er gewoon weer fossiele auto's gekocht. Die blijven vervolgens weer vijftien jaar op de markt en vijftien jaar vervuilen. Dat is eeuwig zonde. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus heel concreet: wat gaat zij nou doen om van die 42% naar 100% te gaan? Welke plannen levert zij bij haar collega voor Klimaat in? Ik begrijp namelijk dat op 1 mei alle klimaatplannen richting PBL gaan om doorgeerekend te worden. Heel graag een concrete reactie dus.

Dan met betrekking tot de CO₂-uitstoot van het woon-werkverkeer. Eergisteren bleek uit onderzoek dat veel werknemers best graag een of twee dagen thuis willen blijven werken. De duurzaamste reis blijft toch de reis die we niet maken. Ik zag volgens mij een vinger van een collega, maar ik ga door. Gaat het kabinet vastleggen dat werknemers ook het recht krijgen op thuiswerken? Komen er afspraken met werkgevers over woon-werkverkeer? Gaat men meer met de fiets? Mogen er bijvoorbeeld geen leaseauto's meer op benzine en diesel? Wat gaat de Staatssecretaris daar concreet mee doen? Wat gaat ze doen om het gebruik van de fiets te stimuleren?

Dan de andere grote crisis van dit moment, de oorlog in Oekraïne. Vanuit het Internationaal Energieagentschap kwam er een stevig tienpuntenplan met een hele indringende oproep: ga de vraag naar olie verminderen. Ze noemden ook gas en kolen, maar ik heb het nu specifiek over olie. De vraag verminderen werkt prijsdempend. Dan vloeit er minder geld naar Poetin. Wat gaat het kabinet doen om uitvoering te geven aan die tien punten van het Internationaal Energieagentschap? Daarbij werkt het verlagen van de accijns natuurlijk contraproductief.

Met betrekking tot biobrandstoffen maken wij ons grote zorgen over het feit dat er in Europa op grote schaal eetbare voedselgewassen worden ingezet voor biobrandstoffen. Wij denken dat dat echt niet te verenigen is met de hongercrisis waar we nu op afstevenen. Wij hebben begrepen dat het gaat om 15 miljoen broden per dag die bijgemengd worden in de vorm van graan. Dit terwijl er op dit moment alle tekenen zijn dat de prijzen uit de pan gaan schieten. Wat gaat de Staatssecretaris doen in Europa om ervoor te zorgen dat we minder voedselgewassen bijmengen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Normaal zou ik nu even schorsen om de Staatssecretaris de gelegenheid te geven om zich voor te bereiden op de antwoorden, maar we gaan om 10.15 uur sowieso al schorsen. Zijn er praktischerwijs antwoorden die u nu al zou kunnen geven, om dit kwartiertje toch nuttig in te vullen? Of wilt u toch liever even ...

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, ik vind het wel fijn om heel even alle vragen door te lopen. Ik vind het ook vervelend, want normaal gezien zou ik aan een kwartiertje genoeg hebben, maar het valt nu net wat ongelukkig. In het kader van de zorgvuldigheid denk ik dat het wel goed is als ik even alles doorneem.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Misschien kunnen we alvast wat spreektijd van de tweede termijn naar voren halen? Ik heb bijvoorbeeld nog wel een of twee punten; misschien mijn collega's ook. Dat zijn we iets efficiënter.

De **voorzitter**:

Nou, dat wordt een beetje rommelig. Het lijkt er wel op dat we voldoende tijd hebben voor een tweede termijn waarin u de Staatssecretaris met interrupties kunt bevragen. Als u dat goed doet, kunt u nog een deel van uw inbreng daarin kwijt.

Dan schors ik de vergadering tot na de toespraak van president Zelensky.

De vergadering wordt van 10.03 uur tot 10.59 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen het commissiedebat Duurzaam vervoer. Dat is een beetje een overgang na de indrukwekkende toespraak van president Zelensky. Toch gaan wij, zoals dat in Kamertermen heet, «over tot de orde van de dag». Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar eerste termijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank ik de Kamer voor de vragen en de inbreng in eerste termijn. Het klimaat is een thema dat dicht bij ons staat. U bent hier vanmorgen allemaal naartoe gekomen met de auto, met het ov, lopend of misschien met de fiets. We zijn hard aan de bak om alles wat over de weg rijdt, duurzamer te maken. De urgentie om dat te doen is heel duidelijk. De overstromingen die Limburg raakten en de recente stormen onderstrepen dat.

In de eerste termijn hoorde ik heel sterk terugkomen hoe de wereld is veranderd. De oorlog in Oekraïne raakt ons vooral door de verschrikkelijke beelden op tv en de verhalen van vluchtelingen in de buurt of in de krant, maar we merken het natuurlijk ook in ons dagelijks leven. Tanken was de laatste tijd al geen pretje, maar is met deze brandstofprijzen voor veel mensen onbetaalbaar geworden. De energierekening is voor veel mensen en ondernemers elke maand reden tot zorg. Dat het leven duurder wordt, onderstreept voor mij nog eens een keer dat we bij het treffen van klimaatmaatregelen rekening moeten houden met ieders omstandigheden. Als je je boodschappen amper zelf kunt betalen, zit investeren in een elektrische auto of een mooie elektrische fiets er simpelweg niet in, ondanks dat je die over de hele levensduur gezien heel gemakkelijk terugverdient, zeker met de huidige brandstofprijzen.

Uw Kamer spreekt mij dan ook veel aan op het realiseren van de doelen. Ik heb hoge ambities en ben volop bezig met het uitwerken daarvan. In mei ontvangt u het beleidsprogramma met de uitwerking van het coalitieakkoord. Ondertussen ben ik al in gesprek met de Minister voor Klimaat en Energie, want we voelen wel allemaal dat er een tandje bij moet. Mijn ambitie is om mensen te helpen met duurzamer reisgedrag, bijvoorbeeld door af en toe thuis te werken, door over te stappen op een schoon voertuig of door het openbaar vervoer te gebruiken, waarover we in andere debatten met elkaar spreken. Ik wil dat voor veel meer mensen aantrekkelijk maken. Daarom zet ik me er bijvoorbeeld voor in om de tweedehandsautomarkt te stimuleren voor elektrische auto's en krijgen ondernemers een extra zetje in de rug bij de aanschaf van een elektrische bestelbus of vrachtwagen. Ik doe dat niet alleen voor het klimaat, voor onze schone lucht of om mensen in hun portemonnee te helpen, maar ook omdat de overstap op schoon vervoer onze afhankelijkheid van buitenlandse olie vermindert. Kortom, er zijn redenen genoeg waarom ik heel graag samen met de Kamer aan de slag ga op dit gebied.

Ik ga nu over tot de beantwoording van de vragen. Allereerst heb ik een mapje over duurzame mobiliteit in het algemeen en over werkgevers. De

heer Bontenbal vroeg naar een totaalplaat, omdat duurzame mobiliteit een complex pakket aan maatregelen omvat. Ik ben graag bereid om de Kamer een technische briefing aan te bieden om wat verder in te gaan op hele complexe vragen. Dan kunnen we ook bespreken welke effecten de maatregelen beogen, wat de kosten zijn en waar we staan in de uitvoering. Ik bied dat aan de commissie aan. Dan kunnen alle verdiepende vragen ook meteen worden beantwoord. Daarbij zal ik ook het PBL uitnodigen, aangezien zij de meest actuele kennis hebben van de modellen.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik heb best wel behoefte aan die totaalplaat. Twynstra Gudde heeft, volgens mij in opdracht van het Ministerie van IenW, gewerkt aan een studie. Ze hebben inmiddels wat platen online gezet van de verschillende typen biobrandstoffen en de sectoren waar die naartoe gaan. Zoiets zoek ik: dat je in één oogopslag ziet waar het vandaan komt en waar het naartoe gaat, en dan ook iets met CO₂-reductie en kosteneffectiviteit. Dan weet de Kamer dat als we iets meer inzetten op A, we iets minder moeten inzetten op B enzovoort. We weten dan waar de klappers zitten op het gebied van CO₂-reductie in de mobiliteitssector.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik snap heel goed de behoefte om een totaalplaatje te zien, want dan kun je beter sturen en kun je op hoofdlijnen richting geven in plaats van te veel op de details te zitten. Daar is de Kamer heel duidelijk aan zet. Ik stel voor dat we even contact hebben over de beste manier om toegang te krijgen tot de informatie en om ook duiding te krijgen van die informatie. Er zit natuurlijk veel techniek achter het systeem. Ik kan me voorstellen dat het dan helpt om bijvoorbeeld het PBL erbij te betrekken. We moeten dan even bekijken of we dat in een officiële commissievergadering doen of dat we zo'n sessie organiseren. Het belangrijkste is dat jullie gewoon de goede informatie hebben. Dat zeg ik dus sowieso graag toe. Mevrouw Kröger en mevrouw Hagen vroegen naar het stimuleren van openbaar vervoer en de reductiedoelstelling. Ik zei net al in mijn introductie dat ik heel erg ambitieus ben, maar dat ik me ook heel goed realiseer dat we echt nog een stapje extra moeten doen. Wij willen de doelstellingen natuurlijk graag halen, maar we zullen wel met elkaar moeten kijken wat daar nog extra voor nodig is. Ik vind het wel heel belangrijk om op de officiële rapporten te wachten, zoals de PBL-doorrekeningen, zodat we steeds kunnen zien welke stappen we hebben gezet en dat heel goed inzichtelijk hebben. Dat betekent niet dat we stil blijven zitten tot die tijd. Ik heb het vermoeden dat we echt iets extra's zullen moeten doen om er uiteindelijk te komen. Ik denk dat het heel belangrijk is om de ambitie om de doelstellingen te halen, met elkaar te blijven delen. De punten die de Kamer aanhaalt helpen mij heel erg. Dat zijn denkrichtingen over aanvullende maatregelen die eventueel moeten worden getroffen. Ik stel voor om te kijken hoe we al stappen kunnen zetten voordat de officiële berekeningen van het PBL er zijn, zodat we niet pas op het moment dat we van het PBL formeel weten hoe we ervoor staan, gaan beginnen met nadenken over aanvullende maatregelen om de doelstellingen te halen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Hagen van D66 op dit punt en daarna mevrouw Kröger.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Het is natuurlijk fijn dat de inzichten en suggesties die worden aangebracht door de Kamer worden gezien, maar het is ook goed om die ten opzichte van elkaar te bezien. Wellicht kunnen we een totaaloverzicht van alle suggesties krijgen in een brief, zodat we weten wanneer wat

plaatsvindt. Mij is ook niet helemaal helder wanneer alle rapporten er zijn. Het lijkt me ook zonde om te wachten totdat ze allemaal binnen zijn. Het verzoek is dus om een totaaloverzicht te maken in een brief.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is sowieso prima. Ik zal zo dadelijk ook wat meer in detail ingaan op de voorstellen die u nu heeft gedaan, waarbij ik zal zeggen wat ik nu eventueel al wil onderzoeken. Het ging mij er even om – misschien heb ik dat niet helemaal duidelijk gemaakt – dat ik me heel goed realiseer dat we extra stappen zullen moeten zetten om de doelstellingen te halen. Dat betekent dus ook dat we in kaart zullen brengen wat er nog allemaal mogelijk is aan aanvullende maatregelen. Als de plannen dan zijn doorgerekend en we hebben met elkaar weer een discussie hierover, kunnen we meteen vervolgstappen zetten. Dat sluit ook aan bij de oproep van de heer Koerhuis om met enige regelmaat met elkaar van gedachten te wisselen over de stappen die we aan het zetten zijn. In de volgorde-lijkheid gebeurt er best wel veel en ik kan me voorstellen dat de Kamer goed aangehaakt wil blijven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind het toch beetje een lastig verhaal. Op 1 mei moet de heer Jetten, de Minister voor Klimaat, de plannen aanleveren waarmee het kabinet de 60% wil halen. We weten nu dat wat er op dit moment ligt, onvoldoende is. Dat blijkt zowel uit de PBL-analyse van het coalitieakkoord als uit de aanvullende analyses van waar we staan ten opzichte van het Klimaatakkoord. Zeker op mobiliteit is het gat groot. Ik wil dus toch beter begrijpen wat de Staatssecretaris additioneel gaat doen ten opzichte van het coalitieakkoord en wat zij aan de Minister voor Klimaat meegeeft, zodat er op 1 mei een pakketje naar het PBL gaat waarmee we in ieder geval de kans hebben om de doelen te behalen.

Staatssecretaris Heijnen:

Volgende week vrijdag heb ik een gesprek met Minister Jetten om te kijken of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn, ook binnen de klimaatagenda, om de doelstellingen te halen. Dat kan bijvoorbeeld gaan om laadinfrastructuur; aan dat soort voorstellen moet u denken. Ik hoop dat u begrijpt dat ik eerst dat gesprek met hem zal moeten hebben over het totaalpakket en in hoeverre dat haalbaar is. Zodra ik daar wat meer scherpheid en duidelijkheid over heb, zal ik dat aan u terugkoppelen. Ik vind het wel heel erg belangrijk dat we met elkaar bekijken wat een goed pakket is om de doelstellingen uiteindelijk te halen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger nog, kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Qua proces vraag ik de Staatssecretaris dan om dat meteen na het gesprek terug te koppelen aan de Kamer. We kunnen het tweeminuten-debat dan voeren nadat we die brief hebben, want voor ons is het wel cruciaal dat de Staatssecretaris een pakket inlevert dat in ieder geval richting die 60% gaat, in plaats van het gat dat er op dit moment ligt.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Begin mei komt er een totaalpakket.

De voorzitter:

De vraag was of u na het gesprek met de Minister voor Klimaat een brief kunt sturen met een verslag van dat gesprek, zodat we op basis daarvan het tweeminutendebat kunnen voeren.

Staatssecretaris Heijnen:

Uiteindelijk wordt die afweging natuurlijk in het kabinet gemaakt, maar ik vind het wel van belang dat ik de Kamer meeneem in de stappen die wij op dit moment aan het zetten zijn. Zo zijn er vanuit mijn departement aanvullende voorstellen gedaan in het kader van de circulaire economie om de klimaatdoelen te bereiken. Ik kan me voorstellen dat de Kamer wel graag wil weten wat de denkrichtingen zijn. Je kunt dan bijvoorbeeld denken aan de laadinfrastructuur. Ik wil het gesprek met de heer Jetten daar nu al over aangaan, om te kijken hoe we aanvullende zaken kunnen doen om de klimaatdoelstellingen te halen, gekoppeld aan bijvoorbeeld duurzaam vervoer.

De voorzitter:

De heer Koerhuis ook op dit punt?

De heer Koerhuis (VVD):

Ja. Ik wil dat toch even kracht bijzetten, want ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat we wachten op onderzoeken en doorrekeningen. Ze spreekt over denkrichtingen en extra stappen in kaart brengen voor als we weer een discussie hebben. Maar we hebben gewoon harde doelen afgesproken met elkaar. Er moeten gewoon 1,8 miljoen laadpunten geplaatst zijn in 2030. Het is dus geen tijd meer voor onderzoeken, doorrekeningen en denkrichtingen. Die palen moeten gewoon geplaatst worden en die auto's moeten aangeschaft worden. Ik wil hier dus geen vrijblijvendheid. Ik wil gewoon harde stappen zien, omdat we harde doelen hebben afgesproken.

Staatssecretaris Heijnen:

Daarom zetten we ook allerlei stappen. Het gesprek dat ik volgende week vrijdag heb met de heer Jetten is natuurlijk nog niet concluderend, maar het is wel richtinggevend in wat wij aanvullend willen voorstellen om te komen tot een beter duurzaam vervoer, maar ook om onze circulaire doelen en onze klimaatdoelen te halen. Uiteindelijk zullen we in het kabinet een totaalpakket met elkaar moeten afspreken. Ik gaf net het voorbeeld van de laadpaalinfrastructuur. Dat kan natuurlijk enorm helpen om de duurzame mobiliteit te verbeteren. Ik wil met de heer Jetten het gesprek aangaan over bijvoorbeeld dat punt, maar uiteindelijk moeten we als kabinet met een totaalaanpak komen. Vandaar dat het op dit moment nog enigszins oncomfortabel is, omdat we nog in de fase zijn dat we met elkaar het gesprek aangaan. Het is wel van belang dat we laten zien dat we ambitieus zijn en dat we doorgeven dat we graag willen meedenken over aanvullende dingen om duurzame mobiliteit te stimuleren.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog. Nee, ik zie mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is er nu een toezegging dat we die brief krijgen of niet? Ik kan er wel op door interrumperen, maar het antwoord is mij onduidelijk. Komt er na die vrijdag een brief, zodat we nog voor 1 mei een tweeminutendebat kunnen hebben?

Staatssecretaris Heijnen:

Er komt nu geen brief. We zitten als kabinet nog in het proces om uiteindelijk in mei te kunnen komen met een totaalpakket aan maatregelen. Ik heb willen aangeven dat ik op dit moment in gesprek ben met collega's. Voor bepaalde maatregelen in het kader van duurzaam vervoer moet je bijvoorbeeld spreken over bepaalde belastingmaatregelen. Die gesprekken vinden nu allemaal plaats. In mei komt er uiteindelijk een

totaalpakket. Op dat moment zullen ook alle plannen worden gepresenteerd die wij hebben.

De voorzitter:

Ik begrijp de verwarring wel een beetje, want de Staatssecretaris had het eerder over het geven van een terugkoppeling van dat gesprek. In welke vorm zou u dat willen doen?

Staatssecretaris Heijnen:

Als de Kamer daar prijs op stelt, kan ik aangeven aan welke denkrichtingen we zitten te denken qua totaalpakket. Ik kan dat in een brief aan u laten weten. Het gaat mij erom dat ik u meeneem in het proces. Daarom zeg ik ook dat ik in gesprek ben met collega's om te kijken hoe we samen stappen kunnen zetten. Het is een proces waarin we zitten en waarin we in mei tot een eindverhaal komen. Ik denk wel dat het helpt om met elkaar te delen waar we ongeveer aan denken. Dat kan ik dus wel toezeggen: om te kijken waar we op dat moment staan, met de gesprekken met elkaar daarover.

De heer Bontenbal (CDA):

Dat wordt dan wel een tamelijk algemene brief. Ik zou het ook gek vinden als er een terugkoppeling komt van gesprekken tussen bewindspersonen. Ik ben uiteindelijk alleen geïnteresseerd in wat er uit het kabinet komt. Uiteindelijk kan het in het kabinet altijd iets anders worden. Ik vind het een beetje gek als wij als Kamer allerlei verslagen van gesprekken tussen Ministers krijgen. Een overzicht van aanvullende maatregelen waaraan gedacht wordt, vind ik wel nuttig. Maar goed, volgens mij is de totaalplaat uiteindelijk toch het meest interessant.

Staatssecretaris Heijnen:

Volgens mij wil mevrouw Kröger – zo heb ik tenminste haar vraag begrepen – graag meegenomen worden in de denkrichting qua aanvullende maatregelen. Ik wil er wel naar kijken in hoeverre ik dat met de Kamer deel. Dat is dan niet meteen een heel overzicht van alles wat precies tot in detail besproken is tijdens zo'n overleg, maar ik kan natuurlijk wel op hoofdlijnen aangeven waar we ongeveer aan denken. Dat kan de Kamer eventueel helpen, neem ik aan.

Voorzitter. Ik zou graag willen doorgaan met mijn beantwoording, want ik heb nog een vrij forse stapel liggen. Wat betekent de aanscherping van de Effort Sharing Regulation en Fit for 55 voor de bijdrage van mobiliteit aan de CO₂-reductie? Dat vroeg mevrouw Hagen. De Commissie stelt voor om het doel van de Effort Sharing Regulation voor Nederland aan te scherpen van -36% naar -48% in 2030 ten opzichte van 2005. Maar de onderlinge verdeling van de bijdragen van de lidstaten aan de Effort Sharing Regulation ligt pas definitief vast nadat het Europese wetsvoorstel is aangenomen. Het is niet de verwachting dat de Nederlandse ESR-doelstelling nog significant wijzigt.

Dan had mevrouw Hagen nog de vraag of ik bereid ben om concrete tussendoelen voor de mobiliteitssector vast te leggen voor de jaren 2025 en 2030. Behalve een doel voor CO₂-reductie over alle sectoren, zijn in het Klimaatakkoord een groot aantal verschillende doelen afgesproken voor mobiliteit, onder andere voor de nieuwverkoop van elektrische auto's, het aantal ZE-zones in 2025, de toepassing van duurzame biobrandstoffen en de reductie van werkgebonden verkeer. Er zijn er nog veel meer. In de monitor klimaatbeleid wordt jaarlijks teruggekoppeld waar we staan op al die verschillende subdoelen. Veel doelen zijn gericht op 2030. Om die te halen, moeten we de komende jaren ook al concrete voortgang boeken. In het licht van het nieuwe coalitieakkoord kijken we of we de tussendoelen nader concretiseren. Daar doelde ik net ook op in de introductie. We zullen extra maatregelen moeten treffen en de tussenjaren moeten gaan

gebruiken om te kijken wat we daarvoor kunnen doen. Maar we hebben de middelen die we hebben. Het klimaatfonds kan daar bijvoorbeeld heel erg bij ondersteunen.

Dan wil ik graag overgaan naar het volgende onderwerp, namelijk elektrisch vervoer en laadinfra. De heer Koerhuis vroeg of ik duidelijkheid kan bieden over de fiscale behandeling van elektrische auto's vanaf 2025. Deze kabinetsperiode ontwikkel ik beleid voor na 2025. Ik wil me ook inzetten voor voldoende laadinfrastructuur. Ik ga het gesprek aan met verschillende doelgroepen en sectorpartijen om de transitie naar elektrisch vervoer te versnellen. Voor het beleid na 2025 zal ik ook de tussenevaluaties van elektrisch vervoer van dit jaar en volgend jaar gebruiken. Daarvoor moet nog wel een budgettaire dekking worden gevonden. Ook zal ik daarbij de Europese besluitvorming over het «Fit for 55»-pakket meenemen. Met het huidige stimuleringsbeleid komt de nieuwverkoop van EV's in 2030 uit op ongeveer 42%. Als de EU het bronbeleid met het voorgenomen «Fit for 55»-plan uitvoert, dan stijgt dat groeipercentage naar 54%. Dat is dus nog onvoldoende om het 100%-streven van het kabinet waar te maken. Daarom zullen we aan de slag moeten gaan met het ontwikkelen van beleid voor na 2025.

De heer De Hoop had een vraag over het stimuleren van elektrisch vervoer na 2025. Leidt de onzekerheid daarover al tot minder verkoop van elektrisch vervoer? Hoe kan die onzekerheid worden voorkomen? Ik ben het ermee eens dat een verhoging een averechts effect zou kunnen hebben op de aanschaf van een emissievrije auto. Dat zien we ook terug in de voorspelling van het personenwagparkmodel. In 2025 daalt de nieuwverkoop van elektrische voertuigen weer, dus dat zal een vrij harde landing betekenen. Om dat te voorkomen, wil ik mede op basis van de huidige tussenevaluatie van 2022 en de tussenevaluatie van 2024 met betrekking tot elektrische voertuigen al maatregelen uit gaan regelen voor de periode na 2025. Daarvoor moet overigens nog wel budgettaire dekking worden gevonden.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Koerhuis van de VVD en daarna van de heer De Hoop.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik heb goed geluisterd naar de Staatssecretaris. Feitelijk zegt ze dat de autoverkopers en de mensen thuis graag mee willen helpen met het overstappen naar elektrisch rijden. Maar dan moet er wel duidelijkheid zijn. Nu hoor ik de Staatssecretaris zeggen: er komt deze kabinetsperiode duidelijkheid. Maar die duidelijkheid wordt gezocht vanaf 2025 en het kabinet zit tot – wat is het? – 2025. Dan zijn we aanbeland in 2025, maar de vraag is dus: wanneer in deze kabinetsperiode is er duidelijkheid? Mijn aanmoediging naar de Staatssecretaris is: geef die zo snel mogelijk, dus deze maand, volgende maand of de maand erna en zeg niet «deze kabinetsperiode».

Staatssecretaris Heijnen:

De evaluatie is dit jaar. Er is budget tot 2025. Voor de periode daarna zou ik als denkrichting willen voorstellen dat we, omdat we een vrij harde landing hebben, kijken hoe we er vervolgens weer mee omgaan. Er is op dit moment nog geen budget voor gereserveerd, maar ik kan me dus wel voorstellen dat dat een denkrichting is die we met z'n allen op willen gaan, omdat we zien dat de regeling wel heel erg helpt bij het stimuleren van de aankoop van elektrische voertuigen.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik vroeg met name: wat vindt de Staatssecretaris hier nu van? Ik vind het namelijk een hele scheve verhouding als zo meteen iemand met een

elektrische auto vanaf 2025 meer motorrijtuigenbelasting betaalt dan iemand die niet in een elektrische auto rijdt. Ik wil gewoon weten wat de Staatssecretaris daarvan vindt. Ik snap namelijk ook wel dat er op dit moment nog geen budgettaire dekking is, maar ik wil weten waar de Staatssecretaris naartoe wil. Dat is ook belangrijk voor de Kamer. Ik snap dat er nu nog geen dekking is, maar ik wil van u horen hoe u dat voor zich ziet. De oproep van de heer Koerhuis om het zo snel mogelijk te doen, ondersteun ik van harte.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik neem aan dat u begrijpt dat ik enig ongemak voel bij het feit dat je voor het rijden in een elektrische auto die dan eventueel wat verder is, een hogere belasting zou moeten betalen dan voor het rijden in een niet-elektrische auto of dat er na een bepaalde periode bijvoorbeeld geen extra subsidies zijn voor de aanschaf. Het lijkt me heel erg goed om even te kijken naar de evaluaties. Wat is de impact ervan? Heeft het effect? Vervolgens kijken we hoe we stimulerende maatregelen voor elektrische vervoer zo goed mogelijk kunnen inregelen. Het liefst doe je natuurlijk alles. Dat is zo, maar we zullen keuzes moeten maken. Maar dit zijn wel hele effectieve en efficiënte maatregelen. Dat is uit het verleden gebleken. Dan zou het een denkrichting kunnen zijn om te kijken wat er allemaal mogelijk is om daar weer extra budget voor te gaan zoeken.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Heijnen:

Mevrouw Hagen vroeg of ik bereid ben een vlootnormering voor emissievrije auto's voor werkgevers en leasebedrijven in te stellen. Ik ben bereid die vorm van EV-stimulering verder te onderzoeken in het kader van de tussenevaluatie van het EV-beleid. Die evaluatie vindt nog dit jaar plaats.

Dan vroeg mevrouw Hagen nog naar lesauto's in ZE-zones. Ben ik bereid om gemeenten de bevoegdheid te geven om zero-emissiezones voor lesauto's in te voeren? Ik vind dat wel een lastige, want ik snap natuurlijk heel goed dat je in zero-emissiezones in feite liever geen auto's hebt die wel emissie uitstoten, maar je wil ook dat de rijvaardigheid goed geborgd blijft. Ook mensen die kiezen voor rijlessen in een benzineauto, moeten hun rijvaardigheid kunnen oefenen in het centrum van de stad.

Er was nog een vraag over zero-emissiezones, namelijk of er een transitieagenda voor de lesindustrie in den brede kan komen, zoals ook voor de taxi-industrie. Ik ben met het CBR en rijtscholen in contact om te verkennen hoe het gebruik van elektrische auto's voor de rijles kan worden gestimuleerd. Samen met rijtschoolhouders heeft al een succesvolle pilot met een elektrische lesauto plaatsgevonden in Gelderland. We zijn bezig om het verder uit te breiden. De keuze voor het al dan niet aanschaffen van een elektrische auto wordt uiteindelijk door de rijtscholen zelf gemaakt, maar we hebben dus wel allerlei pilots om te kijken hoe we het kunnen stimuleren.

Dan had mevrouw Hagen nog de vraag of we de introductie van zonneauto's kunnen versnellen. De voormalig Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat heeft in oktober 2021 mede namens mijn voorganger de Kamer al antwoord gegeven op een eerdere motie waarin die vraag is gesteld en beantwoord. In die brief is aangegeven dat de stimulering van innovaties via generiek en specifiek beleid wordt ondersteund en dat specifiek voor zonneauto's een gedifferentieerde benadering wordt gevolgd. Die is vormgegeven door de cap in de bijtelling niet op zonneauto's toe te passen en door een extra investeringsaftrek via de MIA of de VAMIL mogelijk te maken. Kortom, waar mogelijk hebben we de fiscale prikkels voor de zonneauto zo gemakkelijk mogelijk gemaakt.

Meneer Koerhuis had nog een vraag over de 1,8 miljoen laadpalen. Het gaat niet om 1,8 miljoen laadpalen maar om 1,8 miljoen laadpunten. Dat betekent in totaal 900.000 laadpalen. Die 900.000 vormen een mix van publieke en semipublieke laadpalen, en het betreft vooral werk- en thuislaadpunten. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zijn afspraken gemaakt over de uitrol van die laadinfrastructuur. De regio's werken samen met gemeenten aan de uitrol van de laadinfrastructuur. Daardoor is de laadinfrastructuur in de afgelopen jaren wel al flink gegroeid; maar niet overall, zoals de voorzitter ons net al liet weten. Voor de uitrol van laadinfrastructuur heb ik een kader voor een landelijk dekkend netwerk opgesteld. Op basis daarvan werk ik aan samenwerkingsafspraken met de regio's voor de uitrol van nog meer laadinfrastructuur tot 2030. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de specifieke uitgangspunten van een gebied, zoals wel of geen uitgebreide mogelijkheden tot privaat laden. De heer Bontenbal verwees daar net naar. Wel is het heel belangrijk om een goede dekking te hebben, want als je echt naar een volledig elektrisch wagenpark toe wil, dan moet je ook zorgen dat die infrastructuur zo goed mogelijk is ingeregeld.

Dat was ook de vervolgvraag van meneer De Hoop over de laadinfrastructuur voor iedereen. Hoe kan het ook in landelijke regio's voldoende worden aangelegd? In het kader van die Nationale Agenda Laadinfrastructuur hebben we ook dáár gesprekken over. We kijken waar nog geen of slechts beperkt publieke laadinfrastructuur aanwezig is. Daar maken we dan vervolgspraken over, zoals eerder gezegd.

De voorzitter:

De heer Koerhuis heeft daarover een vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoor waar de Staatssecretaris aan werkt, maar ik zou die informatie graag naar de Kamer willen om ons op ons gemak te stellen. Ik maak mij hier namelijk zorgen over; volgens mij geldt dat voor meerdere Kamerleden hier. Het klopt: 1,8 miljoen laadpalen, 900.000 laadpunten in 2030. We hebben nu iets van 200.000 laadpalen, dus laten we zeggen 100.000 laadpunten. Heel eerlijk, dat schiet natuurlijk niet op. Gelet op de aanloop die we nu naar 1,8 miljoen laadpalen in 2030 nemen, maak ik me zorgen dat we dat aantal niet gaan halen. Ik weet niet hoe de Staatssecretaris dat ziet. Ik zou dus in ieder geval graag in een brief willen zien welke stappen we per jaar zetten om die 1,8 miljoen te gaan halen. Er zal dus echt een versnelling moeten komen ten opzichte van de aanloop die we nu maken; ook wil ik de planning per regio kunnen zien. Want ik deel de zorgen van de heer De Hoop, met name over Noord- en Oost-Nederland.

Staatssecretaris Heijnen:

Die brief komt in mei, dus dan heeft de Kamer ook een overzicht van de stappen die daar de komende tijd in gezet worden. Mevrouw Hagen had ook een vraag over de laadinfrastructuur. Zij vroeg of ik bereid ben om de standaarden waar laadinfrastructuur aan moet voldoen, juridisch te borgen. Dat doen ze bijvoorbeeld al in het Verenigd Koninkrijk. Ja, ik ben er graag toe bereid om daarnaar te kijken.

De heer Koerhuis had nog gevraagd of het waar is dat mkb'ers en huishoudens verplicht zijn om bij renovatie een laadpaal te plaatsen. Dat klopt inderdaad. Bij een ingrijpende renovatie is dat een verplichting. De Europese Energy Performance of Building Directive vraagt om bij nieuwbouw óf bij ingrijpende renovatie laadpalen aan te leggen, zodat gebouwen ook klaar zijn voor de toekomst. Dat geldt voor woningen maar ook voor bedrijven.

Mevrouw Hagen en de heer Koerhuis hebben ook gevraagd naar waterstof- en zonneauto's. Ben ik bereid om te onderzoeken hoe zonneauto's en waterstofauto's kunnen bijdragen aan de aanpak van de

knelpunten op het elektriciteitsnet, hoe ze kunnen bijdragen aan de besparing op de kosten van laadinfra en hoe ze verlichting kunnen bieden bij alle problemen rondom netbeheerders? Ik vind het een hele goede suggestie, die ik heel graag betrek bij het onderzoek naar de benodigde netcapaciteit voor elektrische mobiliteit en naar de aanpak van mogelijke knelpunten bij het netwerk.
Dan waren er ook nog een heel aantal ...

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Bontenbal van het CDA.

De heer Bontenbal (CDA):

Die netcapaciteitsproblemen zijn natuurlijk reëel. Maar gemeenten hebben allemaal een net iets ander beleid. Met de NAL proberen we dat enigszins recht te trekken. Het ging net al even over die 1,8 miljoen laadpalen; dat zijn volgens mij laadpunten. Dat aantal is nooit echt een richtdoel geweest, want je kunt ook naar een ander type laadinfrastructuur gaan zoeken. Er zou vanuit het Ministerie van IenW iets meer sturing moeten komen op hoe de laadinfrastructuur in Nederland zich moet ontwikkelen, ook in gemeentes, zodat gemeentes het niet alleen maar doen zoals zij denken dat het moet maar er ook iets gemaakt wordt wat voor de netbeheerders maakbaar is in deze periode.

Staatssecretaris Heijnen:

We sturen daar wel constant op aan. Gemeenten weten zelf vaak goed waar behoefte is aan welke oplaadpunten. Het beste is natuurlijk als we daar zelf ook stappen in zetten. Maar we zullen wel die versnelling moeten maken. Het kan natuurlijk helpen om kennis te delen. De kennis die wij beschikbaar hebben, delen we ook zo veel mogelijk met gemeenten om ervoor te zorgen dat we uiteindelijk zo snel mogelijk een zo goed mogelijk ingerichte infrastructuur hebben op dit gebied.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer De Hoop van de PvdA.

De heer De Hoop (PvdA):

Ik ga even door op de vragen van de heer Bontenbal, want ik vind het goed dat hij ook dat onderscheid tussen de verschillende gemeentes nadrukkelijk noemt. Ik zou heel graag zien dat in de gesprekken die u voert en de brief die daarna komt, in mei, ook per regio aangegeven wordt wat voor verschillende zaken daar nodig zijn, dus dat er niet alleen een algemeen beeld komt, maar dat er echt specifiek per provincie, misschien via IPO, aangegeven wordt wat er nou specifiek in verschillende gebieden nodig is. Ik kan me namelijk voorstellen dat er ook een onderscheid zit in de aanpak, dat je soms vanuit de overheid een iets prominenter rol wil hebben en dat soms de marktpartijen het voortouw nemen. Ik zou het heel fijn vinden als er in die brief echt wat meer inzicht in wordt gegeven wat de verschillen tussen regio's zijn en wat uw onderscheidende rol daar af en toe in kan zijn.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zeg dat graag toe. Ik kan me voorstellen dat de Kamer daar behoefte aan heeft. Ik denk ook dat het belangrijk is om dat inzichtelijk te hebben, net zoals het belangrijk is om het verschil te zien tussen dichtbevolkte gebieden en wat meer rurale gebieden, het platteland. Daar zullen andere noden zijn. Het is goed om dat goed inzichtelijk te hebben. Dat zeg ik dus graag toe.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er een vraag van de heer Koerhuis van de VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor de Staatssecretaris dus toch bevestigen dat wij huiseigenaren en mkb'ers tegenwoordig verplichten om laadpalen te plaatsen, terwijl we hebben afgesproken dat niet te doen. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus: kunnen we daar niet mee stoppen? Ik heb bij wonen ook hele discussies gehad over hoe verplichtend de Europese richtlijnen zijn. Als je die erbij pakt, valt het wel mee. Het is vooral een keuze van het kabinet. Ik vraag dus om daarmee te stoppen.

Ik had ook nog een vraag over vve's. Want wat gebeurt daar in de praktijk? Een bewoner van een appartementencomplex vraagt bijvoorbeeld aan de gemeente: ik wil graag een elektrische auto kopen; kan er een laadpaal in de straat komen? Dan zegt de gemeente: neeneenee, de vve moet haar garage eerst maar even helemaal volleggen met laadpalen; dan pas mag je bij mij komen. Zo werkt het natuurlijk niet, want we weten allemaal dat de positie van vve's niet zo sterk is en dat er dan in garages echt extra eisen bij komen, zoals blusbakken en sprinklerinstallaties. Dat kost heel veel geld, en dat hebben vve's niet. Het is gewoon beter om het aan de straat te hebben. Ook daar zijn we dus feitelijk vve's aan het verplichten om dit te doen. Ook daar vraag ik dus aan de Staatssecretaris: kunnen we daarmee stoppen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

De Europese richtlijn zegt dat dit met name bij grootschalige renovaties van gebouwen aan de orde is. We zullen natuurlijk wel moeten kijken hoe we die laadinfrastructuur zo goed mogelijk op orde krijgen. Op het moment dat je een grootschalige renovatie doet, kan ik me ook wel voorstellen dat het kosteneffectief en toekomstbestendig is om dan ook meteen die laadinfrastructuur mee te nemen, want we willen graag dat er in 2030 alleen nog maar elektrische auto's verkocht mogen worden. Ik denk dus dat we alle mogelijkheden moeten aangrijpen die we hebben om op de toekomst voorbereid te zijn. Maar het is dus niet zo dat alle vve's nu verplicht zijn om laadpalen te installeren. Dat geldt enkel bij grootschalige renovaties, volgens de Europese richtlijn.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter. Ik had nog een heel aantal vragen over de fiets. Mevrouw Hagen vroeg wat de stand van zaken is van de doelstelling om 20% meer fietskilometers te realiseren in 2027 ten opzichte van 2017. We waren op de goede weg, maar door corona is het aantal fietskilometers de afgelopen twee jaar wel gedaald. Het gebruik van de fiets is toegenomen, dus we fietsen wel vaker, maar we fietsen minder lange afstanden. In totaal heb je daardoor toch een dalende trend. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht dat het aantal fietskilometers zich dit jaar zal herstellen tot boven het niveau van 2019. Voor de komende vijf jaar verwacht het KiM 9% groei. We blijven het fietsen ook stimuleren via onder andere de fietsambassadeurs en de werkgeversaanpak. Dat kan ook zorgen voor extra groei. Ik heb een tijdje terug nog een bezoek gebracht aan de politie. Zij hebben ook een programma met fietsambassadeurs. Dat werkt echt heel erg stimulerend. We gaan dus ook kijken naar manieren om dat programma verder uit te rollen over meerdere werkgevers.

Mevrouw Hagen vroeg of de Kamer de garantie kan krijgen dat de update van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets klaar is voor de MIRT-besluitvorming van juni. Ja, mijn intentie is om de update van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets voor de MIRT-besluitvorming naar de Kamer te sturen. In het kader van de woningbouwopgave die we hebben, ga ik samen met collega's Hugo de Jonge en Mark Harbers naar alle

MIRT-regio's in het land. Daar voeren we gesprekken met de lokale bestuurders om te kijken waar behoefte aan is en hoe we dit varkentje samen gaan wassen. Het interessante is dat er echt heel veel aandacht is voor andere manieren van vervoer. Je hebt natuurlijk slimme inpassingen van de weg, maar ook slimme inpassingen van spoor en fiets worden tijdens die gesprekken besproken. Ik denk dat dat alleen maar een hele positieve ontwikkeling is. We kijken bijvoorbeeld ook hoe je de fietsinfrastructuur zo goed mogelijk op orde kunt krijgen, ook in de nieuwe woongebieden.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Hagen van D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik neem aan dat het uitgangspunt, zeker voor de grootstedelijke gebieden die ontsloten moeten worden, nog steeds de volgorde heeft: fiets, ov en dan pas infrastructuur voor weg. Dat hebben we namelijk wel als coalitie in het regeerakkoord met elkaar afgesproken, zeker voor de veertien NOVI-gebieden. Dus ik neem aan dat dat het uitgangspunt is.

Staatssecretaris Heijnen:

Wat mij tijdens de bezoeken opviel, is dat er heel veel aandacht is voor ov en fiets. Waar we het ook al over hebben gehad – misschien is dat voor een andere commissie of voor een ander debat – en wat ik wel heel erg interessant vond, is dat we wel veel geld hebben voor infra, maar dat we heel erg moeten zoeken naar slimme manieren om dat geld zo goed mogelijk uit te geven. We moeten dus nadenken over slimme inpassingen van bijvoorbeeld bestaand spoor of bestaande infrastructuur, zodat we met kleine inpassingen grote effecten kunnen bereiken.

Mevrouw Kröger vroeg nog hoe we erin kunnen houden dat mensen veel thuiswerken en hoe we het fietsen kunnen blijven stimuleren. Die fietsinfrastructuur is daar natuurlijk een goed voorbeeld van. Maar om te zorgen dat mensen na corona blijven thuiswerken, maak ik ook met de regio's intentieafspraken over hybride werken. Samen met de regio's ondersteun ik werkgevers met advies en goede voorbeelden via het platform Zo Werkt Het. We hebben ook een campagne «Hybride werken is win-win» gestart. We blijven er ook via de fietsambassadeurs aandacht voor vragen. Daarnaast willen we het fietsen stimuleren via een werkgeversaanpak. Dat kan ook zorgen voor extra groei.

Mevrouw Kröger had ook nog een vraag over de CO₂-uitstoot van woon-werkverkeer. Er wordt vastgelegd dat werknemers er recht op krijgen om thuis te werken. We zien dat werknemers en werkgevers blijvend vaker hybride willen werken. De Minister van SZW heeft de SER gevraagd een advies te geven over de randvoorwaarden die nodig zijn om dit mogelijk te maken. Dat advies verwachten we op korte termijn. SZW zal namens het kabinet voor de zomer een toekomstagenda hybride werken aan de Kamer sturen.

Mevrouw Hagen had nog een vraag over de btw-verlaging voor fietsen. Ze vroeg of we kunnen kijken of we gebruik kunnen maken van de nieuwe Europese btw-verordening. Ik zal daarover in gesprek gaan met mijn collega van Financiën. Die btw-tarievenrichtlijn geeft lidstaten meer mogelijkheden voor verlaagde tarieven, niet alleen voor fietsen maar ook voor veel andere goederen en diensten. De Staatssecretaris van Financiën zal als de richtlijn in april wordt aangenomen, een voorstel naar de Kamer sturen over hoe om te gaan met alle nieuwe mogelijkheden, waaronder deze. Maar ik heb de oproep van mevrouw Hagen gehoord om zeker ook aandacht voor onze thema's te vragen.

De heer Bontenbal vroeg of ik me wil opwerpen als ambassadeur van het fietsen door kinderen. Hij vroeg om dat concreet te maken door met een actieplan te komen om meer kinderen op de fiets te krijgen. Ik vind dat

natuurlijk een hele mooie ambitie en ik wil me heel graag opwerpen als ambassadeur voor het fietsen door iedereen, dus ook door onze kinderen. Ik zal de mogelijkheden bezien, ook samen met de regionale partners. Je ziet ook dat je bijvoorbeeld via fietsbanken, via gemeenten en misschien ook via werkgevers heel gemakkelijk toegang kunt krijgen. Dat kan ook via scholen, zeker als het gaat om kinderen. Het lijkt me ook wel leuk om te kijken hoe we dat samen met de Kamer kunnen oppakken, want het is belangrijk om dit soort zaken onder de aandacht te brengen. Ik zou het heel erg mooi vinden als we dat met elkaar kunnen doen. Wellicht kunnen we nadenken over mooie acties om samen fietsambassadeur voor die kinderen te kunnen zijn.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik ben blij met dit antwoord. Ik zou dat heel mooi vinden, ook omdat je dan meerdere problemen bij elkaar kunt pakken. Voor steden heeft het natuurlijk met luchtkwaliteit te maken, maar er zijn ook gewoon heel veel kinderen in achterstandswijken die te maken hebben met overgewicht en allerlei andere problemen. Ik denk dus dat het stimuleren van fietsen vooral bij de jeugd moet beginnen. Het verlagen van de btw werkt gelijk voor iedereen, maar misschien zou je in die zin juist gericht een heel specifieke doelgroep moeten pakken, namelijk kinderen, met name die in grote steden. Wat betreft verkeersveiligheid zie je ook dat daar heel veel ongelukken gebeuren, omdat kinderen niet meer gewend zijn om te fietsen. Scholen nemen in steden veel minder vaak verkeersexamen af. Ik denk dus echt dat we bij basisschoolkinderen in achterstandswijken in grote steden echt aan de slag moeten met een fietscultuur.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Verkeersveiligheid is ook een heel belangrijk thema voor mijn collega-Minister Harbers. Ik zou willen voorstellen dat we samen gaan kijken naar een mooi plan van aanpak waarmee we het fietsen onder jonge kinderen kunnen stimuleren. Dat is ook goed voor de gezondheid. Het is ook belangrijk dat ze op een veilige manier van A naar B kunnen komen. Ik vind het dus een heel mooi voorstel. Ik neem dat graag over. Dan had ik nog een mapje over duurzame energiedragers en over brandstoffen. Meneer Bontenbal vroeg naar een groeipad voor hernieuwbare brandstof. Hij vroeg: hoe ziet een ambitieus en realistisch groeipad eruit voor hernieuwbare brandstoffen tot 2030, en wat is de kosteneffectiviteit van de verschillende maatregelen? Ik verwees daar net ook een beetje naar. We willen natuurlijk een heleboel, maar we zullen wel keuzes moeten maken. Daarbij zullen we ook moeten kijken naar kosten-batenanalyses: wat investeert je en wat levert het op aan milieuwinst, duurzaamheidswinst of hoe je het ook wilt beschrijven? Een realistisch groeipad voor wegvervoer heb ik vormgegeven in de wet hernieuwbare energie, onder de jaarverplichting. Dit loopt op tot 65 petajoule hernieuwbare energie in 2030. Verdere groei zie ik in het «Fit for 55»-pakket, waarin ook ambities voor luchtvaart, zeevaart en wegvervoer zitten. Maar het blijft altijd heel erg van belang om in de gaten te houden hoe die kosteneffectiviteit opweegt tegen de resultaten. Meneer Bontenbal had nog een vraag over de inzet van hernieuwbare brandstoffen, die wordt begrensd door de afspraken in het Klimaatakkoord. Hij vroeg: moet dat doel in petajoules niet omhoog? In het Besluit energie vervoer heb ik me gehouden aan de afspraken uit het Klimaatakkoord. Daarin is dus die begrenzing van 65 petajoule opgenomen. Het «Fit for 55»-pakket zorgt voor een verbreding en een verhoging van de inzet van hernieuwbare brandstoffen naar alle transportmodaliteiten. Bij de uitwerking van het «Fit for 55»-pakket zullen we moeten bezien of de afspraken uit het Klimaatakkoord herzien moeten worden. Dan had de heer Bontenbal nog een vraag over biobrandstoffen. Hij vroeg of er wat op tegen is om ook het aandeel conventionele biobrandstoffen

de komende jaren te verhogen. In Nederland ligt de focus op afvalstoffen en op residuen. Als je het bijvoorbeeld hebt over het gebruik van mais, dan heb je het ook vaak over de schil of de bladeren – hoe zeg je dat? – die om de mais heen zitten. Als je daar te scherpe regelgeving op hebt, kunnen die producten ook weer niet worden gebruikt en verwerkt tot biobrandstoffen. De limiet op voedsel- en voedergewassen is gebaseerd op de afspraken uit het Klimaatakkoord. Er mag dus geen groei zijn ten opzichte van 2020. De vorige Staatssecretaris heeft toegezegd om te bezien of 2020 een realistisch jaar was om een limiet op te baseren, gezien corona. Daarover kom ik voor de zomer bij u terug, omdat dan de cijfers over 2021 ook bekend zijn.

De heer **Bontenbal** (CDA):

De Staatssecretaris zegt net dat dat in het licht van Fit for 55 allemaal weer bekeken wordt. Geldt dat dan ook voor deze limieten? Daarnaast zorgt Fit for 55 voor een herijking van dit beleid, maar het coalitieakkoord kan dat natuurlijk ook doen, omdat daar eigenlijk ook wel een iets hoger doel in staat dan het Europese doel. Het kan dus ook zijn dat niet zozeer Fit for 55, maar gewoon ons eigen coalitieakkoord dwingt tot hogere reductieopgaves, bijvoorbeeld in de mobiliteitssector. Dan moeten we alle opties bekijken en kijken wat de voor- en nadelen van die verschillende opties zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We moeten echt ook even kijken wat er uit Fit for 55 komt, maar we kunnen dit wel als optie overwegen.

Mevrouw Kröger had een vraag over de oorlog in Oekraïne. Ze zei dat die niet mag leiden tot problemen en honger in de ketens van voedsel- en voedergewassen. Natuurlijk ben ook ik van mening dat biobrandstoffen niet moeten leiden tot prijsstijging van gewassen en dat ze niet mogen leiden tot honger. Ik vind wel dat het verbieden van de grondstoffen niet opportuun is, ook omdat onderzoek heeft aangetoond dat de in Europa ingezette gewassen geen direct verband hebben met de prijs van voedsel en voeder, en dat het juist een verdienmodel biedt voor Europese landbouw. Desondanks worden in Nederland nauwelijks biobrandstoffen uit deze grondstoffen vervaardigd. De inzet in Nederland ligt en blijft liggen op afval en residuen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag ging over wat er in Europa gebeurt, dus niet over wat wij in Nederland specifiek zelf gebruiken. Wij produceren hier ook heel veel biobrandstoffen. De rapporten en analyses waar de Staatssecretaris aan refereert, zijn natuurlijk van voordat er een hele grote voedselcrisis dreigde door de inval van Rusland in Oekraïne. Oekraïne is een grote producent van zonnebloemolie en we gooien op dit moment raapzaadolie in de tank. Dat is directe vervanging. Het gaat mij erom of de Staatssecretaris in het licht van de huidige voedselcrisis wil pleiten voor het bijmengen van minder potentiële voedselgewassen in Europa.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is ook wel terecht dat mevrouw Kröger verwijst naar die richtlijn en ernaar verwijst dat elke lidstaat daarbinnen ook weer de ruimte heeft om eigen afwegingen te maken over de manier waarop die met het een en ander omgaat. Zoals gezegd, gebruiken we in Nederland hoofdzakelijk afval van voeding en voeder, dus ik vind het verbieden van die grondstoffen op dit moment niet opportuun. Maar ik snap wel heel erg goed wat mevrouw Kröger bedoelt als ze zegt dat het niet ten koste mag gaan van honger of prijsstijgingen van gewassen. Het lijkt me dus wel heel erg van belang dat we de komende periode de vinger aan de pols houden op dit punt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil mijn laatste interruptie hier niet aan verspillen, maar de Staatssecretaris beantwoordt op geen enkele manier mijn vraag. Ik vroeg of zij in Europa wil pleiten voor het minder gebruiken van conventionele gewassen in biobrandstoffen en ik krijg een antwoord over wat we in Nederland doen. Dat was niet mijn vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zodra er echt aanleiding toe is, zal ik dat zeker niet nalaten. Maar op dit moment vind ik dat nog wat vroeg.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer Bontenbal vroeg nog of ik wil toezeggen dat ik werk maak van de invoering van een kwaliteitseis voor ethanol voor bijmenging van benzine, om zo tot een hogere CO₂-reductie en een gelijk speelveld te komen. Vanuit de Europese regelgeving, de Fuel Quality Directive, zie ik geen aanknopingspunten om een kwaliteitseis voor ethanol in te stellen. In gesprekken met de Europese Commissie werd dat beeld ook bevestigd. De verwachte verschuiving naar CO₂-reductie in de keten in het kader van Fit for 55 kan aanknopingspunten bieden voor ethanol die meer CO₂-reductie realiseert. Ik blijf daarover ook wel graag in gesprek met de sector.

De **voorzitter**:

Heel kort, de heer Bontenbal, CDA.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Mijn informatie is echt anders. Ik merk dat er een soort strijd is tussen een deel van de sector en lenW. lenW zegt dat het niet kan en de sector zegt dat het wel kan en verwijst gewoon naar wat er in andere lidstaten gebeurt, en daar gebeurt het ook. Ik hoef nu dus niet een antwoord van de Staatssecretaris met ja of nee, maar ik zou haar wel willen vragen om dit dossier goed los te trekken, want ik ben hier heel veel tijd aan kwijt. Het lijkt ook een soort gevecht te zijn tussen partijen, terwijl ik echt denk dat het gewoon kan; in andere landen gebeurt het gewoon. Ik zie ook een beetje dat lenW onwillig is om dit mogelijk te maken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank voor het signaal, want het is niet goed als u dat zo ervaart. Ik zal me daar ook nog wat verder in gaan verdiepen en ik zal daar bij u op terugkomen, want het is gewoon wel belangrijk dat we de zaken goed op orde hebben.

De **voorzitter**:

En even voor de orde: ik heb de interrupties eigenlijk vrijgelaten, maar de heer Bontenbal loopt wel erg uit. Als u kort bent, we voldoende tijd hebben en u uw verantwoordelijkheid neemt, dan kan de Staatssecretaris nog wat extra interrupties verwachten. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De heer Bontenbal had nog een vraag over de Europese richtlijnen voor duurzame brandstoffen. Hij vroeg of ik een overzicht kan maken van de verschillende richtlijnen die op duurzame mobiliteit van toepassing zijn en deze kan vergelijken, inclusief hoe Nederland daar invulling aan geeft en in welke opzichten die invulling verschilt van die in andere lidstaten. Richtlijnen laten ruimte aan de lidstaten om zelf keuzes te maken zodat beleid past bij de behoeftes en wensen van het land in kwestie. In de RED,

waar u op doelt, zitten daardoor in Europa veel verschillende systemen en voorkeuren. Ik kan dat meenemen in de technische briefing die ik ook heb aangeboden, dus dan zullen we daar nog verder op in kunnen gaan. Dan het laatste mapje, het mapje «overig». Een vraag van de heer Koerhuis gaat over waterstoftankstations. Hij heeft zorgen over de aanleg van waterstoftankstations en vraagt mij om daarop in te gaan. Vanuit de Europese wetgeving worden kaders gesteld voor het noodzakelijk aantal waterstoftankstations, vooral langs corridors en stedelijke knooppunten. Ik zal die Europese kaders ook betrekken bij het convenant en het actieprogramma over waterstof in mobiliteit dat ik in de recente Kamerbrief over duurzame mobiliteit heb toegezegd. Ik verwacht u hier voor de zomer nader over te kunnen informeren.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb hierbij eigenlijk hetzelfde punt als bij de laadpunten. Het is een vaag antwoord. Ik wil graag gewoon weten hoeveel waterstoftankstations we nu gaan bouwen. We hebben er nu twaalf. Dat is de komende een, twee, drie jaar, en daar wil ik graag duidelijkheid over.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er worden de komende jaren 50 van die stations gebouwd. Dus veel concreter krijgt de heer Koerhuis het niet vandaag. Ik zal er de volgende keren op letten dat ik ook in de voorbereiding iets concreter ben in de antwoorden. Ik snap dat heel goed, want ik heb zelf ook altijd de behoefte aan concreetheid.

Met betrekking tot CO₂-rechten had meneer Koerhuis nog gevraagd of ik kan bevestigen dat het kabinet niet inzet op een Europees systeem voor CO₂-rechten maar op een Europees afgestemde heffing, die we nationaal eventueel kunnen compenseren met een accijnsverlaging. Zoals de Minister voor Klimaat en Energie eerder heeft gedeeld met uw Kamer is het kabinet voorstander van het voorstel van de Commissie om een apart emissiehandelssysteem op te richten voor het wegvervoer en de gebouwde omgeving. Een concreet voordeel van dat systeem ten opzichte van een EU-brede CO₂-heffing is dat ETS waarborgt dat het voorgenomen reductiedoel voor beide sectoren ook wordt behaald. Bij een heffing wordt dat pas achteraf duidelijk. Daarnaast is het ook lastiger om Europees de handen op elkaar te krijgen voor een CO₂-heffing, omdat besluitvorming daarover unanimititeit vereist.

De **voorzitter**:

De heer Koerhuis wil het waarschijnlijk nog concreter.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Het is een Europees afgestemde CO₂-heffing op elektriciteit en brandstoffen. Daar hoeven we de automobilist dus niet mee lastig te vallen. Dat kan gewoon bij de brandstofleverancier worden belegd. Dat krijg ik hopelijk bevestigd door de Minister. Dat scheelt die miljoenen automobilisten een hoop gedoe.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteindelijk zal het dan wel worden doorberekend aan de automobilist. De heer De Hoop heeft gevraagd naar de prijzen van het openbaar vervoer. Hij had zorgen met betrekking tot de stijging van de prijskaartjes; ben ik het ermee eens dat voorkomen moet worden dat ze met de inflatie mee stijgen? De Kamer mag volgende week de antwoorden op de schriftelijke vragen van meneer De Hoop verwachten, waarin de relatie tussen inflatie en tariefaanpassingen in het ov uiteen worden gezet. Ik vind de plannen van Nieuw-Zeeland en Duitsland heel erg sympathiek, al lijkt de daadwerkelijke invoering in Duitsland geen voldongen feit. Bovendien zij ze tijdelijk van aard, dus daar zit wel een belangrijk verschil.

Een ov-maatregel ontwerpen die specifiek gericht is op de groep mensen waarbij reiskosten ondraaglijk worden als gevolg van de gestegen energie- en brandstofkosten, en waarvoor reiskosten onvermijdelijk zijn en het ov praktisch gezien een alternatief kan bieden, kent heel veel uitvoeringsvraagstukken en is op de korte termijn niet uitvoerbaar. Maar ik voel wel mee met de beweging die we met elkaar willen maken om uiteindelijk in 2030 30% meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen, en dat je daarbij dus moet kijken naar manieren om dat zo goed mogelijk te stimuleren.

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

Ik heb op dit punt gewoon een ongemak. We doen heel veel dingen om het koopkrachtverlies voor mensen op dit moment te verlagen: we doen dingen met de accijns, we doen dingen met de vergoeding voor het vervoer naar het werk. Dat is allemaal superbelangrijk en goed, en mijn partij is daar ook voor, maar ik vind dat we dat dan ook moeten doen bij het openbaar vervoer. Ik vind het gewoon jammer dat we dat hebben laten liggen. Dus ik kijk uit naar de beantwoording van de vragen over de inflatie. Nederland is in Europa het land met de duurste kaartjes voor openbaar vervoer. Ik vind dat we nu wel in een tijdsgewricht zitten – en we voeren vandaag een debat over duurzaam vervoer – dat we dat aspect niet kunnen laten liggen. Daar moet echt wat gebeuren, ook in ogenschouw nemende dat we door corona minder reizigers in het openbaar vervoer hebben gehad. We hebben een mooie, bijna geheel dekkende beschikbaarheidsvergoeding gehad, maar zo meteen komen die concessies met die regionale overheden er ook weer aan. Daar zit wel echt een groot probleem. Daarom vraag ik de Staatssecretaris om te kijken hoe we zo veel mogelijk kunnen voorkomen dat daar in de toekomst een gigantische verschraling toeslaat, ook met het oog op de doelen die we in 2030 willen halen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik wil de heer De Hoop graag toezeggen om daar extra aandacht aan te besteden in de komende tijd. Ook ik vind het heel belangrijk dat het openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk is voor iedereen. Dus alle maatregelen die we, natuurlijk binnen het mogelijke, kunnen nemen op dat gebied, zullen we echt niet moeten nalaten.

Mevrouw Kröger had nog een vraag over het verminderen van olie in relatie tot de oorlog in Oekraïne. Wat gaat het kabinet doen om uitvoering te geven aan het tienpuntenplan van het IEA? Het kabinet houdt de ontwikkelingen rond de oorlog en de ontwikkelingen op de energiemarkt heel scherp in de gaten. De Minister voor Klimaat en Energie heeft in zijn brief van 14 maart aangegeven dat de rijksoverheid onder andere start met een campagne voor energiebesparing. Daarin worden mogelijkheden van energiebesparende en verduurzamingsmaatregelen nadrukkelijk onder de aandacht gebracht. De Minister voor Klimaat en Energie zal de Kamer namens het kabinet ook over het verdere beleid rond verduurzaming en beperking van brandstoffenverbruik informeren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger van GroenLinks heeft een vraag hierover.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap dat de Minister voor Klimaat en Energie als coördinerend Minister zeker met ons zal communiceren. Alleen, in het debat met hem wordt er dan weer naar het Ministerie van IenW verwezen. Hij zegt: dat zijn maatregelen die bij IenW liggen. Daarom toch de volgende vraag aan de Staatssecretaris. Die tien punten zijn superconcreet: van verlaging van de maximumsnelheid, autoloze zondag, meer thuiswerken tot allerlei andere zaken; ongelooflijk concreet dus. Ik zou dus van het kabinet heel graag een

heel concrete reactie op dat tienpuntenplan willen krijgen. Gaan we daarmee aan de slag? Of heeft het kabinet alternatieve punten? Wat is het plan?

Staatssecretaris Heijnen:

Wat ik kan doen, is even overleggen met de collega om te kijken in hoeverre we heel concreet op die tien punten in kunnen gaan. Ik zal er dan op een later moment bij u op terugkomen hoe we invulling kunnen geven aan het verzoek van mevrouw Kröger om wat meer inzichtelijk te hebben hoe we met die aanpak rondom die tien punten omgaan.

De laatste vraag in mijn mapje gaat over de nieuwverkoop van snorfietsen op de Nederlandse markt. Vanaf 2025 zullen die emissieloos zijn. Zowel de heer De Hoop als de heer Koerhuis hebben mij gevraagd of ik nog van plan ben om met beleid te komen om dat doel te kunnen halen. Het blijkt niet mogelijk te zijn om de nieuwverkoop en de import van de snorfiets met verbrandingsmotor in Nederland geheel te weren. Daarom wil ik verder onderzoeken met welke maatregelen we de afspraak uit het Klimaatakkoord wel kunnen uitvoeren, waarbij haalbaarheid en een gelijk speelveld voor alle verkopers én de impact op de verkeersveiligheid hele belangrijke criteria zijn. Ik wil de Kamer daarover graag nog voor de begrotingsbehandeling van dit najaar informeren. Ik ben ook graag bereid om in dat kader te kijken of er mogelijkheden zijn om elektrische motorfietsen mee te nemen, zoals meneer Koerhuis van de VVD opperde. Maar ik richt mij wel in eerste instantie op de snorfietsen, waar de afspraak specifiek over gaat.

Daarmee ben ik volgens mij door de vragen heen.

De voorzitter:

Dan dank ik de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen in eerst termijn. We gaan nu over naar de tweede termijn van de Kamer. Ik stel een spreektijd van anderhalve minuut voor. Het woord is aan mevrouw Hagen van de fractie van D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Dank, voorzitter. Ik zei het al: er is werk aan de winkel. Want de indrukwekkende speech van president Zelensky onderstreept het nog maar eens: willen we minder afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen en autoritaire grootmachten, dan moeten we zo snel mogelijk naar emissievrij vervoer. Ik wil graag op twee zaken ingaan. Allereerst de tussendoelen in de reductie van CO₂. Wetenschappers geven aan dat het cruciaal is dat voor 2026, 2027, 2028 en 2029 deze CO₂-reductiedoelen worden bepaald om in 2030 het einddoel te kunnen behalen en om dus tussentijds te kunnen bijsturen. Ik vraag daarom nogmaals aan de Staatssecretaris of zij bereid is dit te doen.

Ten tweede gaf de Staatssecretaris aan dat zij lesauto's niet wil opnemen als voertuigcategorie voor zero-emissiezones. Deze uitzondering is natuurlijk vreemd, evenals de argumentatie dat dit de rijvaardigheid belemmert. Juist jonge bestuurders moeten leren rijden in voertuigen van de toekomst. Er zijn bijna 9.000 rij scholen in Nederland. Het gaat om een flink aantal auto's. Bovendien gaf de Minister van IenW eerder in antwoord op schriftelijke vragen aan dat ook elektrisch lesrijden bijdraagt aan de transitie. Ik vraag de Staatssecretaris dus nadrukkelijk om dit toch te onderzoeken en een concrete agenda op te stellen om de transitie in de lesindustrie te versnellen.

D66 zal het kabinet blijven aansporen vaart te maken met betalen naar gebruik, het aanmoedigen van fietsen en emissievrij vervoer. Ik vraag ten slotte graag een tweeminutendebat aan.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een tweeminutendeбат aangevraagd door de fractie van D66. Dan geef ik nu het woord aan de heer Bontenbal van de fractie van het CDA.

De heer Bontenbal (CDA):

Dank, voorzitter. Allereerst is het mooi dat deze Staatssecretaris zich wil opwerpen als de ambassadeur van kinderen die gaan fietsen. Dat is harstikke belangrijk, denk ik. Ik heb een heel aantal antwoorden gekregen. Daar ben ik ook blij mee.

Ik heb nog twee hele concrete vragen. Een gaat over de inzet van bio-Ing voor vrachtwagens. Andere landen, zoals Duitsland en België, stimuleren dat wel, overigens met verschillende instrumenten. Waarom doet Nederland dat niet? Ten slotte nog een nerdy vraag. De HBE's zijn niet verhandelbaar tussen lidstaten. Is het nog een idee om erover na te denken om dat wel op een of andere manier mogelijk te maken? Wat zijn de voors en de tegens? Ik kan me ook voorstellen dat u dat ergens in een brief nog toelicht. Ik vind het wel een interessante vraag.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bontenbal van het CDA. Er is een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

In de eerste termijn vroeg ik de heer Bontenbal naar de inzet van conventionele biobrandstoffen. Ik zei dat we daar, gegeven de dreigende voedselcrisis, nu veel voorzichtiger mee moeten zijn en dat ik hoop dat de Staatssecretaris daar ook in Europa voor gaat pleiten. De reactie van de heer Bontenbal was toen dat hij verwees naar een rapport, maar dat rapport is natuurlijk van voor de huidige situatie. We komen nu in het zaaiseizoen. Het gaat nu om de keuzes die we maken. Hoe gaan we om met de landbouwgronden in Europa? Hoe gaan we om met die gewassen? En kiezen we ervoor om dingen in de tank te laten verdwijnen, of zeggen we: nee, we hebben nu andere prioriteiten? Is de heer Bontenbal het met mij eens dat we, om die keuze te maken, ons niet moeten baseren op dat rapport, maar juist op de feitelijke situatie waar we nu in zitten met betrekking tot de internationale commoditymarkten?

De heer Bontenbal (CDA):

Nou, ik zou dat rapport niet meteen weggooiden, maar ik ben het wel met u eens dat we gewoon een stevige botsproef, impactassessment of wat dan ook moeten doen om te zien wat deze situatie überhaupt voor de hele biobrandstoffensector doet. Als daaruit komt dat er wel sprake is van verdringing of een effect op de voedselmarkt, dan zal ik de eerste zijn die vindt dat we daar ander beleid moeten voeren. Ik vind overigens dat we dat ook moeten doen met betrekking tot de hoge brandstofprijzen. Dat geldt überhaupt voor wat we doen met het stimuleren van elektrisch vervoer enzovoorts. Er werd net gerefereerd aan die 42% nieuwe verkoop in 2030. Met alles wat we nu zien in de energiemarkt en de hoge brandstofprijzen, kunnen alle sommetjes volgens mij in de prullenbak, omdat we langjarig met hogere brandstof- en energieprijzen te maken hebben. Volgens mij zijn heel veel dingen die we nu prognosticeren toch een beetje drijfzand, inclusief de Klimaat- en Energieverkenning die straks komt. Ik vermoed namelijk dat daar ook niet de meest actuele prijzen in zitten. We zullen dus ook een klein beetje moeten accepteren dat we in onzekere tijden zitten en niet alles tot op de komma kunnen voorspellen tot 2030.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat is de botsproef bij het duurzaam vervoer. Dat staat genoteerd. De heer Koerhuis namens de fractie van de VVD.

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat de Minister bevestigt dat die brief in mei komt. We hebben het er al over dat het debat links en rechts misschien iets te vroeg is. Ik zei nog: het volgende debat is over een halfjaar; misschien kunnen we dat toch aan de hand van die brief van mei doen, in juni of zo. Maar zoals gezegd kom ik daarop terug.

Dan doe ik nogmaals een oproep aan de Staatssecretaris. Ik heb net het bericht gekregen dat we de afgelopen vijf jaar inderdaad maar 50.000 laadpunten geplaatst hebben. Ter vergelijking: de aankomende acht jaar moeten we er 800.000 plaatsen. Voor de mensen thuis: je moet het ongeveer twee keer doen; dan kom je op het aantal laadpalen. De urgentie is dus groot. Dat wil ik ook terugzien in de brief. Ik wil zien waar en hoe dat regionaal allemaal gaat gebeuren.

Dan ga ik even verder. De Minister is een onderzoek aan het doen naar het afstemmen van elektrische auto's op zonnepaneelsystemen. Wanneer is dat onderzoek klaar en wanneer krijgen we dat als Kamer te zien?

Dan nogmaals de oproep – ik overweeg daarop terug te komen in het tweeminutendebat – om te stoppen met het verplichten van het plaatsen van laadpalen, want dat is niet houdbaar op de lange termijn. Voor de VVD is draagvlak belangrijk voor de verduurzaming. Als we mensen dit gaan verplichten, dan verliezen we dat draagvlak dat we zo nodig hebben. Dus nogmaals de oproep: stop alstublieft met het verplichten van huiseigenaren en mkb'ers om laadpalen te plaatsen.

Een laatste opmerking richting D66, als dat mag. Voor de VVD zit er geen volgorde in vervoermiddelen. We laten het bij de mensen thuis om te kiezen. We zijn een liberale partij, dus mensen thuis kunnen dat gewoon vrij kiezen. En we zien dat mensen thuis gewoon voor de auto kiezen. Vandaar dat die natuurlijk bovenaan komt te staan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik begrijp dat D66 hierop wil reageren.

Mevrouw Hagen (D66):

Ik geloof dat er de afgelopen 30 jaar lang is ingezet op beleid dat met name gericht is op infrastructuur voor auto's. Er is wel steeds iets meer naar ov, spoor en fiets gegaan, maar dat is nog steeds niet in verhouding. Volgens mij zijn de afspraken heel duidelijk. Bij ontsluiting van grootstedelijke nieuwe gebieden wordt er eerst gekeken naar ov en spoor. Dat is helemaal zo gek nog niet, want we hebben in ons land nou eenmaal niet zo heel veel ruimte. Het is dus met name een zoektocht naar minder asfalt en meer hele goede hubs – de Staatssecretaris heeft dat zelf ook al gezegd – waar je makkelijk over kan stappen. Dat is eigenlijk hetzelfde als wat de heer De Hoop voorstaat. Dat is volgens mij het uitgangspunt, en dat zijn ook de afspraken die we hebben gemaakt in de coalitie.

De heer Koerhuis (VVD):

Weet u, ik heb aan de zijtafel wonen gezeten. Ik herken die afspraken niet zo. We laten de mensen thuis vrij om te kiezen. Als de auto daar natuurlijk op één komt te staan, dan moeten we de mensen thuis daarmee helpen, vinden wij.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de heer De Hoop van de fractie van de PvdA. Ik denk niet dat dit echt een debat is dat we hier zouden moeten gaan voeren. We zijn met een tweede termijn bezig. Nou ja, goed, gaat uw

gang. Het is uw vergadering, maar het ontspoort natuurlijk volledig. De heer Bontenbal, CDA.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ja, voorzitter, het ontspoort volledig. Achter dat liberalisme, dat mensen thuis kunnen kiezen wat ze willen, zitten natuurlijk allerlei prikkels, plus aanbod van infrastructuur, aanbod van parkeerplaatsen en wat dan ook. Dus dat is natuurlijk geen neutraal speelveld. Dat zou de collega van de VVD toch minstens moeten toegeven.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik zie de mensen thuis kiezen voor de auto. 70% van de kilometers wordt afgelegd met de auto. Dat is waar ik de mensen thuis voor zie kiezen. Dan is het natuurlijk dat we daar de meeste aandacht aan besteden bij het aanleggen en bouwen van infrastructuur.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger ook nog kort in dit tussendebatje? Of denkt u: we gaan straks wel even koffiedrinken?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het mooi dat het coalitieakkoord een klimaatambitie heeft van 60%. Dat betekent iets voor de keuzes die we maken met betrekking tot mobiliteit. Er is kennelijk niet geheel overeenstemming over wát dat betekent voor die keuzes. Ik ben dus toch wel benieuwd wat de heer Koerhuis hierover zegt. Het betekent toch wat?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat is mooi gezegd door mevrouw Kröger. Die CO₂-besparing zegt inderdaad wat. Dat betekent wat de VVD betreft dat wij elektrisch rijden moeten gaan stimuleren, maar ook bijvoorbeeld rijden op waterstof. Dat is wat dat betekent. Ik denk dat we hier wel overeenstemming hebben over die CO₂-reductie. Dat wel.

De **voorzitter**:

Prima. Dit zal definitief worden beslecht tijdens het tweeminutendebat, denk ik. De heer De Hoop van de PvdA voor zijn tweede termijn.

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

Dank, voorzitter. Ik moet wel vaststellen dat het contrast tussen de ambitieuze klimaatdoelen en het beleid dat we daarop voeren echt veel te groot is. Ook de beantwoording van de Staatssecretaris vind ik op dat punt echt te vrijblijvend. Dat wil ik wel echt even gezegd hebben. Specifiek over die elektrische auto's. De Staatssecretaris gaf aan dat we daar nu nog geen dekking voor hebben, maar ik vraag wel voor de duidelijkheid, voor het veld, voor de marktpartijen en voor de consumenten: kan de Staatssecretaris toezeggen dat er na 2025 weer een stimuleringspakket komt? Ik hoef niet te weten hoe het er specifiek uitziet, maar het is voor de duidelijkheid wel belangrijk dat men weet dat het er komt. Dat is één.

Ik sluit aan bij de opmerking van de heer Koerhuis dat we na de brief in mei zo snel mogelijk een vervolgedebat over duurzaam vervoer moeten hebben. In de procedurevergadering kunnen we er misschien nog even over doorspreken hoe we dat doen, maar het lijkt me goed om dat snel na het meireces te doen.

Dan de laadpalen. Dank voor de toezegging dat u dat per regio in kaart wilt brengen. Ik denk dat het dan ook belangrijk is om regionaal beleid te voeren, maar daar kunnen we in het tweeminutendebat een vervolg op geven.

Het punt van het openbaar vervoer vind ik echt cruciaal. Ik denk dat dat nog te veel onderbelicht was in dit debat. Het zat zelfs in het blokje overig, dus dat is niet goed, denk ik. Dat is geen verwijt aan de Staatssecretaris, maar het geeft aan dat het misschien niet genoeg aandacht heeft gehad in het debat. Ik kreeg tijdens mijn interruptie met de Staatssecretaris ook gewoon een bericht uit Gelderland dat er door de nieuwe concessieregel misschien wel sprake zal zijn van 25% verschraving in het gebied Arnhem-Nijmegen. Dat geeft een beeld van het risico dat er daar is en hoeveel miljoenen de provinciale staten daar misschien wel bij moeten springen. Dus dat is een alarmerend signaal dat ik de Staatssecretaris mee wil geven.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks voor haar tweede termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik maak me grote zorgen over het ongelofelijke gat dat er zit tussen de prognoses van waar we staan qua CO₂-reductie en de modal shift in de mobiliteit, en waar het kabinet zich op papier aan gecommitteerd heeft. Als je kijkt naar de PBL-analyse van de maatregelen uit het coalitieakkoord, dan weet deze Staatssecretaris dat het bij lange na niet voldoende is. Dat erkent zij. Toch is het nu bijna begin april en per 1 mei moet dat pakket er liggen. Waar zijn nou die concrete maatregelen? De Staatssecretaris gaat het gesprek aan met de Minister. Ik ben blij dat we daar als Kamer terugkoppeling van krijgen en dat we daarna nog een tweeminutendebat kunnen voeren, want er moet meer richting zijn als het gaat om de vraag hoe deze Staatssecretaris het waar gaat maken. Het gat is groot en dat weet ze.

Dan over de biobrandstoffen. Er wordt nu gezaaid. Het is echt te laat om te wachten en te zeggen: we gaan eens monitoren hoe het zit met die internationale voedselprijzen. Het is nu kritiek. Dat gaat over zonnebloemolie. Producenten grijpen nu al naar palmolie, waarvan we weten wat de impact op het klimaat is. Ook op dat punt vraag ik de Staatssecretaris echt om proactieve actie.

Tot slot het tienpuntenplan van het Internationaal Energieagentschap. Ik ben blij dat de Staatssecretaris daarop gaat reageren en zal aangeven wat we daar concreet mee gaan doen. Volgens mij is het heel belangrijk om nu snel en voortvarend concrete stappen te zetten om ons olie- en benzinegebruik terug te dringen. Dat staat natuurlijk wel haaks op een verlaging van de accijns.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw tweede termijn. Ik wil daar namens mijn fractie als voorzitter nog graag iets aan toevoegen. Ik had gehoopt dat een van u erop zou wijzen dat als je met de auto in zo'n gebied van Woudsend naar station Heerenveen gaat en daar je auto parkeert, je dan € 4 per dag betaalt. Dan is het is zelfs met deze benzineprijzen dus lonend om gewoon maar de auto te nemen. Zo!

Dan geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in de tweede termijn, waarbij de vraag van de voorzitter natuurlijk vergeten kan worden, want die is niet gesteld.

Staatssecretaris **Heijnen:**

Voorzitter. Ik wil toch even beginnen met een algemene opmerking. De Kamer voelt op bepaalde punten mijn ongemak. Dat hebben ze in de eerste termijn feilloos aangevoeld. We zijn allemaal heel erg ambitieus op het gebied van duurzaam vervoer, maar we weten ook dat we nog hele grote stappen te zetten hebben.

Mevrouw Kröger gaf net ook al aan: volgens mij heeft de Staatssecretaris in de gaten dat er extra inspanningen gedaan moeten worden. Daar zet ik me nu heel erg voor in. Ik waardeer zeer aan deze commissie dat er heel erg wordt meegedacht hoe we die ambitie kunnen waarmaken. We moeten die ambitie wel echt houden, ook al wordt die misschien lastig om waar te maken. Ik vind het wel belangrijk om ambitieus te blijven en die stip op de horizon te laten staan. Ik vind het belangrijk om er zo veel mogelijk naartoe te werken, binnen de mogelijkheden die we hebben. Ik deel bijvoorbeeld ook dat ik in gesprek ga met de heer Jetten. Dat doe ik omdat ik het heel erg belangrijk vind om elkaar mee te nemen in de stappen die we proberen te zetten om uiteindelijk te komen tot een zo ambitieus mogelijke duurzame agenda. Dat wilde ik aan de voorkant nog even zeggen. Er komen ook hele mooie voorstellen – daar ben ik echt van overtuigd – maar we hebben die paar maanden nodig om uiteindelijk ook bijvoorbeeld die klimaatplannen in mei aan de Kamer te presenteren. Maar ik zal de Kamer zeker informeren over wat ik kan delen en hoe ik de Kamer daarin wil meenemen.

Dan zijn er nog een aantal vragen gesteld. De eerste was van mevrouw Hagen over de bereidheid om te kijken naar die tussendoelen. Dat is onderdeel van de uitwerking van het coalitieakkoord. Ik kom daar ook heel graag bij de commissie op terug in het beleidsprogramma.

Mevrouw Hagen maakte ook een opmerking over het opnemen van de lesauto's. Ik snap heel goed dat we toe willen naar een systeem waarin we ook lesauto's zo veel mogelijk – en het liefst helemaal – elektrisch laten rijden, maar de vraag is nu ook wat je in de tussentijd doet. Het kan heel erg helpen, ook voor de verkeersveiligheid, om mensen die rijles hebben de mogelijkheid te geven om door binnensteden te rijden als onderdeel van het lesprogramma. Daar zit dus een punt van aandacht. Het is wel belangrijk om de lesauto's zo snel mogelijk elektrisch te laten rijden. Daarom hebben we ook stimuleringsprogramma's en doen we pilots: om ervoor te zorgen dat er zo snel mogelijk wordt overgeschakeld op elektrisch.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik begrijp dat iemand die moet lessen alle soorten verkeerssituaties moet meemaken. Dat is eigenlijk niet het punt. Het punt is dat als je een lesauto hebt die op diesel rijdt, je eigenlijk overal tussendoor kan blijven gaan, ondanks dat een gemeente daar niet op zit te wachten. Ik vraag enerzijds of gemeenten er vrij in worden gelaten om dit te kunnen toepassen en anderzijds of u het gesprek aangaat, net zoals eerder bij de transportsector, om te zien wat er nodig is om de transitie zo snel mogelijk in gang te zetten. U zegt dat 2030 het einde is, maar er is op dit moment geen transitieagenda.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Op dit moment behoort dit niet tot het beleid. Het doel is om zo weinig mogelijk vervoersbewegingen te hebben van niet-elektrische auto's in de binnensteden of in de zero-emissiezones. We hebben nu bepaalde uitzonderingen, bijvoorbeeld voor bestelbusjes, taxi's of loodgieters die in de binnenstad moeten komen en nog niet zijn overgestapt op elektrisch. In dit geval is de vraag of je er per se moet komen en ook waar je de grens legt bij het maken van uitzonderingen. Dat is wellicht nog een vraag om mee in overweging te nemen, hoewel ik ook wel begrijp dat er wordt gekeken naar manieren om bepaalde uitzonderingen te maken. Uiteindelijk gaat het om het bereiken van het doel: een zo gezond mogelijke en leefbare emissiezone.

De **voorzitter**:

Een heel korte vraag.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik hoor dus eigenlijk alleen maar argumenten om hier voorstander van te zijn. Deze sector heeft gewoon ook een transitieagenda nodig, juist om te bezien wat er nodig is om er te komen. Het lijkt mij niet goed om daarin uitzonderingen te maken. We moeten juist alle zeilen bijzetten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat is op dit moment niet het beleid zoals het vastligt. Als mevrouw Hagen daar anders naar kijkt, denk ik dat het goed is om te bezien of er eventueel een wijziging van beleid wordt voorgesteld. Tot die tijd zullen wij het beleid uitvoeren zoals we dat hebben vastgesteld, met de argumentatie die ik daarbij gaf.

De heer Bontenbal had nog een vraag over bio-Ing. Dat wordt in Nederland niet gestimuleerd via de jaarverplichting. O, het wordt wél gestimuleerd via de jaarverplichting; sorry, ik kan het handschrift heel moeilijk lezen. Ik ga even mijn eigen blaadjes lezen, want ik kan dit helaas niet lezen. Ik zal nog schriftelijk terugkomen op het feit dat HBE's niet verhandelbaar zijn tussen lidstaten, waarbij ik zal ingaan op de voor- en nadelen van het verhandelen van HBE's.

Het zijn op dit moment onzekere tijden, gaf de heer Bontenbal aan. Ja, dat zijn het ook. Hij gaf aan dat er een heleboel rapporten zijn die misschien wel de prullenbak in moeten, omdat cijfers op dit moment al achterhaald zijn. Misschien zijn ook ambities achterhaald. Dan kom ik toch weer terug op wat ik aan het begin zei: we moeten die heel scherpe ambities wel houden om een stip te hebben om naartoe te werken. Volgens mij willen een heleboel mensen, ook in de Tweede Kamer, dat wij zo snel mogelijk naar een duurzamere wereld gaan. Vandaar dat ik die stip wel wil laten staan en daar zo veel mogelijk naartoe wil werken. De heer Koerhuis geeft aan dat we nog een flinke opgave hebben met betrekking tot de 800.000 laadpalen die er nog bij moeten komen. Hij wil graag inzicht in waar, hoe en in welke regio. Meneer De Hoop verwees daar ook al naar. We zullen daar dus een overzicht van toezeggen om ervoor te zorgen dat de Kamer daarin mee kan kijken. De Kamer kan dan ook kijken of er nog extra inspanningen nodig zijn om dat te realiseren.

De heer Koerhuis is zeer duidelijk dat de VVD van mening is dat we moeten stoppen met het verplichten van laadpalen. Dat is op dit moment niet voorzien in het beleid, ook niet in de Europese richtlijn. Het is eigenlijk eenzelfde punt zoals ik dat net maakte naar mevrouw Hagen. Op het moment dat er een andere koers gevaren zou moeten worden, kan ik me voorstellen dat daar ook nog door de Kamer naar gekeken wordt. Maar op dit moment is dat niet het lopend beleid.

Ik hoop dat ik de zorgen van de heer De Hoop met betrekking tot de vrijblijvendheid een beetje heb weggenomen. Er zijn gewoon nog een aantal onzekerheden en losse haakjes. Dat realiseer ik me heel erg goed, net zo goed als meneer De Hoop zich dat realiseert, maar ik hoop dat we met die brief in mei meer duidelijkheid, richting en sturing kunnen geven. Dan kom ik te spreken over de opmerking over de 25% verschraling in het openbaar vervoer. Ik heb begrepen dat er ook gisteren – ik geloof door het CDA – al aandacht is gevraagd voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, zeker ook naar aanleiding van het verlagen van de brandstofprijzen. Ik zal dat punt dus zeer zeker scherp op het netvlies houden. Op het moment dat u bijvoorbeeld echt hele concrete signalen van verschraling heeft, geef mij die dan ook door. Dan zal ik die uit laten zetten in de organisatie.

Mijn introductie was eigenlijk ook een beetje gericht op de inbreng van mevrouw Kröger aan het einde. Ik denk dat we de grote zorgen wel delen. Ik heb de ambitie om er in gezamenlijkheid zo veel mogelijk naartoe te werken om de doelen die we voor ogen hebben, zo veel mogelijk te gaan halen.

Dan kom ik op het punt met betrekking tot de biobrandstoffen. Er wordt nu gezaaid. Dat is gewoon zo. Het mag niet zo zijn – dat heb ik net ook al heel duidelijk aangegeven – dat de voedselprijzen ten koste gaan van biobrandstoffen. Dat is echt een punt dat ik zeer scherp in de gaten zal houden. Ik zal me daar ook nog even wat verder in verdiepen, want dit soort ontwikkelingen gaan nu natuurlijk heel erg snel. Een aantal maanden geleden hadden we echt niet verwacht dat we nu in deze situatie zouden zitten. Ik vind het dus ook heel terecht dat hier aandacht voor wordt gevraagd. Ik kan me voorstellen dat ik dit ook bespreek met bijvoorbeeld mijn collega van LNV. Dan zal ik dat ook nog aan u terugkoppelen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij met deze toezegging met betrekking tot de biobrandstoffen. Er zit een gat tussen de doelen die in het coalitieakkoord zijn geformuleerd en wat er nu daadwerkelijk aan beleidsvoornemens ligt. Ik ben blij dat de Staatssecretaris erkent dat dat gat er is, dat het groot is en dat ze zich daar zorgen over maakt. Dit coalitieakkoord is minder dan drie maanden oud. Ik vraag me dan wel af: dat hadden we toch drie maanden geleden ook kunnen bedenken? Maar ik hoop dat het echt lukt om ons als Kamer mee te geven op welke vlakken er extra maatregelen genomen worden ten opzichte van het coalitieakkoord, zodat we wel in de richting van die doelen komen. Daar hebben we een toezegging op genoteerd, maar hoe duidelijker het is waar die extra stappen gezet worden, hoe beter. Daarna komen al die plannen, de 1 meiplannen, zullen we maar zeggen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard. Dat is ook de manier waarop ik over het algemeen te werk ga. Ik probeer heel erg te zoeken naar draagvlak voor maatregelen die worden voorgesteld. Uiteindelijk is de Kamer natuurlijk ook gewoon de baas. De Kamer bepaalt in welke richting we gaan. Het is dus zeker zo dat ik zal zoeken naar manieren om de Kamer ook tussentijds zo goed mogelijk te informeren. Zo kunnen we aan de voorkant nadenken over manieren om goede voorstellen te doen, die ook op draagvlak van de Kamer kunnen rekenen. Dat betekent niet dat ik altijd, in alle gevallen, alle voorstellen kan ondersteunen. Dat zal natuurlijk ook niet gaan. Maar ik vind het wel heel belangrijk dat de input die de Kamer levert, ook aan de voorkant zo goed mogelijk meegenomen kan worden. Ik hecht daar heel erg aan.

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

Ik ben gewoon even niet scherp geweest, luisterend naar de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik had één vraag gesteld over de mrb voor elektrisch vervoer na 2025. Ik weet niet of de Staatssecretaris die al beantwoord had, maar volgens mij niet. Zou ze dat nog willen doen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wat ik wel kan toezeggen, is dat ik me blijf inzetten voor het halen van de ambitie uit het coalitieakkoord voor 100% nieuwverkoop in 2030. Hoe ik dat precies ga doen, is ook gerelateerd aan de evaluatie, zoals net aangegeven. Dat is weer onderdeel van het proces waar we met elkaar in zitten. Het is ook belangrijk om de evaluatie steeds mee te nemen in nieuwe beleidsvoorstellen, dus ik wil die evaluatie eerst afwachten.

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

Sorry, maar dan ga ik even heel scherp zijn. De Staatssecretaris zei zonet in het begin van haar beantwoording in de tweede termijn: ik vind het ook belangrijk om een stip op de horizon te zetten. Dit is nou zo'n punt waarbij je dat kan doen. Het enige wat ik vraag, is een toezegging dat er na 2025 weer stimuleringsbeleid komt, ook met die mrb. Ik vraag nog niet hoe en ik vraag nog niet hoe het gedekt wordt; ik vraag alleen een stip op de

horizon. Dus als u dat zegt, lijkt het me maar een kleine opgave om op dit specifieke punt te zeggen dat er beleid komt om dat te stimuleren, want om de invulling vraag ik nog niet eens.

Staatssecretaris Heijnen:

Er is budget tot 2025 en daarna zullen er nieuwe afspraken gemaakt moeten worden. Maar ik hoor de Kamer wel heel duidelijk aangeven dat deze regelingen heel erg goed helpen. Dat hebben we natuurlijk zelf ook al geconstateerd. Het zou wel een erg harde landing zijn als we vanaf 2025 zouden zeggen dat alles stopt. Dus ik kan me voorstellen dat er wordt gekeken naar voorstellen. Ik wil toezeggen dat we dat allemaal op een rij zetten, maar ik kan nu niet hard toezeggen dat er een regeling komt, simpelweg omdat er nog geen budget is toegezegd. Er zal eerst moeten worden toegewerkt naar een nieuwe regeling. Daar moet dan ook budget bij worden gezocht. Dat zal dan een voorstel zijn dat uiteindelijk kan worden voorgelegd. Dit is natuurlijk wel een zeer interessante denkrichting, dus ik wil dat zeker meenemen.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn. Ik loop de toezeggingen langs. Dat zijn er heel veel. Dat is een teken van een constructieve houding van het kabinet.

- De Staatssecretaris heeft aangeboden een briefing te organiseren waarin een totaaloverzicht kan worden geboden van alle beleidsmaatregelen met betrekking tot duurzame mobiliteit. Dat is toegezegd aan de heer Bontenbal.

Dan staat hier dat de Kamer een totaaloverzicht krijgt van wat het kabinet gaat doen met alle suggesties van de Kamer ten aanzien van duurzame mobiliteit om de doelstellingen te halen, maar daarover aarzel ik een beetje. Ik herken het namelijk niet, dus het is goed om het even te checken.

Staatssecretaris Heijnen:

Wat ik heb toegezegd, is dat de voorstellen die wij gaan doen, uitgebreid besproken zullen worden met de Kamer en dat we zoeken naar een goed maatregelenpakket waardoor we die doelstellingen zo goed mogelijk kunnen halen. Dat is sowieso mijn toezegging, maar dat is ook zoals ik het altijd zou doen.

De voorzitter:

Hoe u het wilt doen, komt ook tot uitdrukking in de volgende, concretere toezegging.

- De Kamer ontvangt na het gesprek volgende week vrijdag met de Minister voor Klimaat een terugkoppeling van de denkrichtingen waaraan wordt gedacht qua aanvullende maatregelen. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- De Kamer wordt in mei geïnformeerd over de stappen die per jaar en per regio worden gezet om het netwerk van laadpunten uit te breiden. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.
- Hierbij zal de Staatssecretaris ook ingaan op regionale verschillen. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter, mag ik daar nog iets aan toevoegen?

De voorzitter:

Ja, gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik denk dat het ook heel belangrijk is om niet alleen per regio te kijken, maar ook per type gebied. Die vraag hoorde ik ook heel duidelijk. Is het een stedelijk of een landelijk gebied? Daar kan namelijk heel veel verschil tussen zitten. We moeten dus nog even goed kijken hoe we de gebieden gaan verdelen. Dat was volgens mij het voorstel waar we uiteindelijk op uit zijn gekomen.

De voorzitter:

Prima. Dank voor deze verduidelijking. Dat staat genoteerd.

- De Staatssecretaris komt nog bij de Kamer terug ten aanzien van de kwaliteitseisen voor bio-ethanol. Dat is een toezegging aan de heer Bontenbal. Ik heb geen deadline daarbij. Misschien kan dat ook in de brief van mei?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zeg toe dat dat zo snel mogelijk gebeurt. De brief komt sowieso voor de zomer, maar als het kan, komt die eerder.

De voorzitter:

Prima. Dan de zesde toezegging; nee, de vijfde.

- De Kamer wordt geïnformeerd of er op alle tien de aanbevelingen van het Internationaal Energieagentschap wordt gereageerd door de Minister voor Klimaat. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.

Als ik zo vrij mag zijn: ik heb de Staatssecretaris horen zeggen dat het kabinet daar wel op in zou willen gaan, maar dat nog niet precies duidelijk is hoe dat gebeurt.

Staatssecretaris Heijnen:

Kunt u nog even de precieze toezegging oplezen?

De voorzitter:

Genoteerd stond: de Kamer wordt nog geïnformeerd of er op alle tien aanbevelingen van het Internationaal Energieagentschap wordt gereageerd door de Minister voor Klimaat.

Staatssecretaris Heijnen:

Volgens mij heb ik gewoon toegezegd dat we gaan kijken wat de stand van zaken is met betrekking tot die tien punten. Dat kan ik dus toezeggen. Ik kijk gewoon welke informatie er ter beschikking is. Die zal ik aan de commissie doen toekomen.

De voorzitter:

Ja, precies. Daarmee wordt er wel gereageerd. Het is dus niet «of» u gaat reageren; u gaat gewoon reageren. Dank voor deze precisering.

- De Staatssecretaris komt nog bij de Kamer terug op de tussendoelen voor duurzame mobiliteit. Dat is een toezegging aan mevrouw Hagen.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden en voors en tegens ten aanzien van het verhandelbaar maken van HBE's tussen EU-lidstaten. Dat is een toezegging aan de heer Bontenbal.

Voor de kijkers thuis: HBE's zijn hernieuwbare brandstofeenheden. Dat wordt mij net ingefluisterd. Kijk, zo leert uw voorzitter ook weer wat.

Dan ga ik door naar de volgende toezegging.

- De Kamer krijgt een terugkoppeling van het gesprek met de Minister van LNV over de huidige risico's van het gebruik van voedselgewassen voor biobrandstoffen. Dat is een toezegging aan mevrouw Kröger.
- De Staatssecretaris zal op een rij zetten welke stimuleringsmaatregelen mogelijk zijn na 2025. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door mevrouw Hagen van D66. Mevrouw Kröger heeft nog een nabrander.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoop dat die brief naar aanleiding van het gesprek met de Minister voor Klimaat dan heel snel komt. Ik zou namelijk willen voorstellen dat we het tweeminutendebat daarna hebben, zodat we daarin kunnen reflecteren op de uitkomst van dat gesprek.

De **voorzitter**:

Dat is zo genoteerd door de griffie. Dat is namelijk de kant van de organisatie van de Kamer.

Ik dank de Staatssecretaris, haar ondersteuning, de mensen die het debat thuis hebben gevolgd en uiteraard de collega's voor hun inbreng.

Sluiting 12.34 uur.