

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 448

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 12 maart 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 31 januari 2024 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 januari 2023 inzake start implementatie RED III voor vervoer (Kamerstuk 32 813, nr. 1171);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2023 inzake elektrificering snor- en bromfiets (Kamerstuk 31 305, nr. 381);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 maart 2023 inzake resultaten Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Kamerstuk 31 305, nr. 386);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 april 2023 inzake export van laagwaardige brandstoffen naar buiten de EU (Kamerstuk 31 209, nr. 242);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake drie TNO-rapporten over stikstofuitstoot wegverkeer en mobiele machines (Kamerstuk 35 334, nr. 252);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 juni 2023 inzake reactie op verzoek commissie over de brief met opmerkingen over het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit (Kamerstuk 33 118, nr. 256);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 juni 2023 inzake realisatie laadinfrastructuur voor vrachtwagens (Kamerstuk 31 305, nr. 406);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 juni 2023 inzake regionale uitrol laadinfrastructuur (Kamerstuk 31 305, nr. 407);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juni 2023 inzake publicatie onderzoeksrapport Effectieve gedragsinterventies voor stimulering van duurzame bezorgkeuzes (Kamerstuk 30 196, nr. 813);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 augustus 2023 inzake voortgang duurzaam**

- vervoer en toelichting aanvullende klimaatmaatregelen mobiliteitssector (Kamerstuk 31 305, nr. 414);**
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 augustus 2023 inzake voortgang zero-emissiezones (Kamerstuk 30 175, nr. 449);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2023 inzake deelscooters model-APV en inclusiviteit deelmobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 412);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2023 inzake onderzoek tegenvallende subsidieaanvragen nieuwe particuliere elektrische personenauto's (Kamerstuk 31 305, nr. 427);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 september 2023 inzake stand van zaken Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en reactie op toezeggingen deelauto (Kamerstuk 31 305, nr. 425);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 oktober 2023 inzake plan en tijdspad voor verduurzaming van vrachtwagens (Kamerstuk 31 305, nr. 428);**
 - de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 oktober 2023 inzake zero-emissiebedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg (Kamerstuk 31 305, nr. 430);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 november 2023 inzake resultaten één jaar toezicht export laagwaardige brandstoffen (Kamerstuk 31 209, nr. 245);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 december 2023 inzake plan van aanpak voor de verduurzaming van geconditioneerd transport (Kamerstuk 31 305, nr. 438);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2023 inzake reactie van het OM op aangifte tegen fabrikanten op verdenking van dieselfraude (Kamerstuk 31 209, nr. 247);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2023 inzake ondertekening drie overeenkomsten duurzame mobiliteit (Kamerstuk 32 813, nr. 1318);**
 - de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2024 inzake toezeggingen en moties duurzaam vervoer (Kamerstuk 31 305, nr. 441).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Postma
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bamenga, Olger van Dijk, De Hoop, Van Houwelingen, Postma, Veltman en Van Zanten,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.01 uur.

De voorzitter:

Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag staat het commissiedebat Duurzaam vervoer op de agenda. Ik wil de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom heten, net als de leden: mevrouw Veltman van de VVD, de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract en de heer Van Houwelingen van Forum voor Democratie. Daarnaast wil ik u op de publieke tribune en alle mensen die meekijken en betrokken zijn bij het onderwerp duurzaam vervoer, een warm welkom heten.

Laten we beginnen met het debat. We hebben vijf minuten spreektijd en drie interrupties in de eerste termijn. Ik wil graag het woord geven aan mevrouw Veltman, voor haar eerste termijn.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u, voorzitter. We willen allemaal in een mooi en schoon land leven. Daar horen ambities en realisme bij, als het om klimaat gaat. De VVD is er groot voorstander van om schoner te rijden. Maar dit moet op zo'n manier gebeuren dat de gewone automobilist zo min mogelijk wordt geraakt door hogere kosten of belastingen. Ook moet het op zo'n manier gebeuren dat ondernemers in staat worden gesteld om de slag naar schoner te maken. Ze moeten vertrouwen hebben in wat er komen gaat, zodat ze kunnen investeren. Maar omdat we heel veel nog niet op orde hebben en we tegelijkertijd veel van onze ondernemers vragen, loopt het op zijn zachtst gezegd stroef. Dat is zó ontzettend jammer, want velen werken mee en willen graag een bijdrage leveren. Vele branches in het bedrijfsleven hebben zich daar ook aan gecommitteerd. Maar dan moeten ze wel in de gelegenheid worden gesteld om hun bijdrage te leveren. Ik zie dat de spelregels tijdens het spel worden veranderd. Dat gebeurt soms om logische redenen, maar soms gebeurt dat omdat we niet altijd goed weten wat er achter de deur van de ondernemer speelt. Dit stelt teleur en frustreert telkens weer. Ik doe een oproep aan de Staatssecretaris om meer rekening te houden met de ondernemers en de uitdagingen waar zij voor staan.

Op dit moment zijn er obstakels die een vlotte uitrol van de laadinfrastructuur bemoeilijken. Denk alleen al aan de problemen met het stroomnet. De vraag naar elektrische auto's zal verder toenemen. In de steden waar vanaf 2025 zero-emissiezones worden ingevoerd, zijn er al helemaal problemen met de laadinfra. Bevoorrading moet vanaf dan gebeuren met elektrische bestel- en vrachtwagens, die een hoger vermogen vragen. Maar hiervoor is de laadinfrastructuur nog niet op orde. Mijn vragen aan de Staatssecretaris zijn als volgt. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitrol van deze, voor de ondernemers onmisbare, laadinfrastructuur? Hoe gaat ze er, samen met de betrokken partijen, voor zorgen dat dit wel op orde komt?

Een ander punt is dat tankstations in Nederland hun diesellanen niet mogen ombouwen zodat daar elektrisch laden voor vrachtauto's mogelijk is. Het zware wegverkeer, dat wordt ingezet voor onze economie, en in feite voor ons allemaal, is hier de dupe van. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe gaat zij ervoor zorgen dat ook het vrachtverkeer elektrisch kan laden bij de tankstations?

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie van de heer Van Houwelingen.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Inderdaad. Het is fijn om te horen dat netcongestie ook voor de VVD een groot probleem is. Mijn vraag is als volgt. De VVD weet ongetwijfeld ook dat het net het nu al nauwelijks volhoudt. Is het dan überhaupt niet verstandig om deze mobiliteitstransitie, waar wij overigens tegen zijn, te pauzeren? Het net trekt het namelijk nu al niet, laat staan als er straks miljoenen laadpalen en heel veel elektrische auto's bij komen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, ik denk dat we er juist alles aan zouden moeten doen om ervoor te zorgen dat het probleem van die netcongestie wordt aangepakt; we moeten daar beweging in krijgen. Ik denk dat het goed is om dat te doen, zodat we juist allerlei dingen die we met elkaar willen, ook kunnen realiseren.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Een heel korte vervolgvraag. Is dat dan met het risico – dat risico is de VVD blijkbaar bereid om te nemen – dat straks misschien het hele net eruit vliegt, waardoor we met z'n allen met black-outs zitten en de warmtepompen het niet meer doen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, dat is niet een risico dat we bereid zijn te nemen. Het feit dat we gaan inzetten op alle mogelijke maatregelen om de problemen met de netcongestie aan te pakken, betekent dat we juist willen voorkomen dat die risico's zich voordoen. Daar moeten we dus inderdaad heel hard mee aan de slag. Daar zijn we ook mee bezig. Maar ik vind dat dit zeker moet, juist om dingen mogelijk te maken.

De **voorzitter**:

Dit is uw laatste interruptie.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Tot slot. Het is nu al een groot probleem. Dat wordt volgens mij door de VVD ook erkend. We hebben daar vorige week ook een debat over gevoerd. Het is dus al een groot probleem. We gaan het net nu, met deze transitie, nog veel meer belasten. Dan kunt u toch niet zeggen: ja, het gaat allemaal wel lukken. Dat begrijp ik niet van de VVD. Dit betekent heel waarschijnlijk dat we straks echt hele grote problemen gaan krijgen. Het is dus voor mij een raadsel waarom je deze transitie, waar wij sowieso tegen zijn, dan wil doorzetten. Ik begrijp echt niet dat je zo'n risico wil nemen.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dat is dan mijn vraag. De VVD lijkt te erkennen dat het nu al een probleem is. Je gaat dat probleem dan toch niet nóg groter maken, met het risico dat het netwerk eruit vliegt, door ook deze transitie in te zetten? Daar wacht je dan toch mee? Dat is dan toch gezond en verstandig beleid? Dat denk ik.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb niet gezegd dat het allemaal wel gaat lukken. Ik heb juist gezegd dat we eraan moeten werken om problemen op te lossen. Een manier zou kunnen zijn om, ook voor wat betreft netcongestie, niet achterover te leunen en niets te doen, maar ook daar slimme oplossingen te verzinnen

om bijvoorbeeld op bedrijventerreinen te werken met samenwerkingen om de netcongestie het hoofd te kunnen bieden. Zo zijn er meer oplossingen. Daar moeten we inderdaad keihard voor aan de bak.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Gaat u verder met uw inbreng.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik was even kwijt waar ik was. Over de zero-emissiezones zijn met de gemeenten landelijke afspraken gemaakt, zodat sprake is van een consistente aanpak. We zien nu al dat sommige gemeenten van de landelijke aanpak afwijken. Dit zorgt voor onduidelijkheid en inconsistentie voor bedrijven. Ondernemers worden soms hoorndol van de verschillende formulieren en van de aanvragen die ze in de verschillende gemeenten moeten doen: over arbeidsmarkt, vergunningen, belastingen, parkeren, noem maar op. Mijn verzoek aan de Staatssecretaris is om gemeenten aan te sporen om zich wat betreft zero-emissiezones in ieder geval te houden aan de landelijke uniforme afspraken. Kan zij dit nog eens nadrukkelijk afspreken met de gemeenten?

Dan het centraal ontheffingenloket. Dit zou gereed zijn op 1 juli van dit jaar, maar ik begrijp dat het nu 1 november van dit jaar wordt. Kan dit alstublieft naar voren gehaald worden? Hoe gaat het de gemeenten anders lukken om op tijd de ontheffingsaanvragen te verwerken? Ook vraag ik de Staatssecretaris wat de stand van zaken is rond de uitvoering van de motie van mijn VVD-collega Erkens over de ontheffing tot 2028 voor kleine mkb'ers bij nieuwe zero-emissiezones. Tot slot van dit onderdeel: ik zou de Staatssecretaris op het hart willen drukken om de zero-emissiezones niet van toepassing te laten zijn op personenvervoer. Gisteren is een motie van mijn collega Van Zanten in stemming gebracht waarin de regering werd verzocht in overleg te treden met Brussel om de mogelijkheden te onderzoeken voor verlenging van de gedoogconstructie van het rijbewijs B voor elektrische bestelwagens. Aanvullend hierop wil ik graag de Staatssecretaris vragen om samen met de mobiliteitssector, het OM en de Rijksdienst voor het Wegverkeer te overleggen of de gedoogconstructie echt niet verlengd kan worden tot 1 januari 2025. Ondernemers worden verplicht ergens in te investeren en een probleem op te lossen dat er later niet meer zal zijn. Er komt immers nieuwe wetgeving aan. Er is op dit moment al een groot tekort aan chauffeurs en bezorgers. Dat tekort wordt groter als er een C-rijbewijs nodig is, en mensen die een C-rijbewijs hebben, zullen liever een vrachtwagen willen rijden. Als het verlengen van de gedoogconstructie echt niet kan, is mijn vraag aan de Staatssecretaris: hoe komt het ministerie met oplossingen voor dit probleem, zodat we straks niet met nog grotere tekorten zitten?

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Bamenga van D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Het kan ook aan het einde van haar betoog. Ik dacht even dat ze al aan het einde was gekomen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Bijna.

De voorzitter:

Dan doen we dat. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. De nieuwe Europese richtlijn voor het gebruik van hernieuwbare energie wordt in Nederland geïmplementeerd. Ik heb

hierover een eenvoudige en duidelijke vraag, waar hopelijk een duidelijk antwoord op volgt. Wordt deze richtlijn per 1 januari 2025 of per 1 januari 2026 geïmplementeerd? Bedrijven hebben hierover duidelijkheid nodig om investeringsbeslissingen te kunnen nemen.

Tot slot constateer ik dat het ministerie onvoldoende potentieel ziet in het rijden op waterstof. Daarvoor zal waterstof beschikbaar moeten zijn bij tankstations. Mijn vraag is: welke maatregelen wil de Staatssecretaris nemen om de basisinfrastructuur voor waterstof op orde te brengen, zodat het voor de markt aantrekkelijker wordt om auto's te produceren die op waterstof rijden?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank. De heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel voor uw bijdrage. Ik had een vraag ten aanzien van betalen naar gebruik. In hoeverre wil de VVD oog houden voor de regio? Dat is een eerste vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als het goed is, heeft meneer Bamenga inmiddels gemerkt dat ik zeker oog heb voor de regio, al is het maar omdat ik zelf uit de regio Foodvalley in Gelderland kom, uit de gemeente Ede om precies te zijn. Wij hebben zeker oog voor de regio's als de regeling er te zijner tijd komt.

De heer **Bamenga** (D66):

Hoe kijkt de VVD specifiek tegen plaatsdifferentiatie aan, het kijken op welke manier het in de regio toegepast kan worden?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat moet nog uitgewerkt worden. Voor ons is belangrijk dat, als we gaan naar een vorm van betalen naar gebruik, we er in ieder geval voor zorgen dat mensen een auto kunnen blijven rijden. Welke auto dat dan is en wat voor auto precies, moet wat ons betreft om het even zijn. Omdat je veel meer elektrische auto's hebt, wil je daarvoor de ruimte bieden. Daarvoor geldt dat je rekening houdt met de regio's en de tarieven. Alles moet nog bepaald worden, maar dat we dat op een eerlijke manier doen en goed rekening houden met de regio's, lijkt mij niet meer dan logisch.

De voorzitter:

Meneer Bamenga, dit wordt uw laatste interruptie. Excuses, maar omdat we vijf minuten spreektijd en maar drie uur op de agenda hebben, hebben we afgesproken dat we drie interrupties doen in de eerste termijn. Wenst u gebruik te maken van uw laatste interruptie of laat u 'm even gaan?

De heer **Bamenga** (D66):

Je weet maar nooit wat voor interessante dingen andere collega's zullen zeggen, dus...

De voorzitter:

Dat kan ik me voorstellen. Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract, voor zijn eerste termijn.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Wij spreken vandaag over duurzaam vervoer. Vervoer dat minder vervuילend is voor onze gezondheid en het milieu is natuurlijk een door velen gedeelde ambitie. Voor Nieuw Sociaal Contract begint dat met de vraag welke vervoerswijze je kiest. Soms is er overigens geen keuze. Daarom maken wij als NSC ook verschil tussen landelijke gebieden, waar

er voor de auto vaak geen alternatief is, en stedelijke gebieden. Maar we ondersteunen de ambitie van de Minister en de Staatssecretaris dat er een landelijke aanpak moet komen voor de mobiliteitstransitie. Tegelijkertijd constateren we dat een verschuiving van de auto naar het spoor, fietsen en lopen in stedelijke gebieden nog onvoldoende van de grond komt. NSC wil een lans breken voor actieve mobiliteit. Dan heb ik het dus over fietsen en lopen. Dat is goed voor mensen en voor het milieu. Voor ons is het belangrijk om in te zetten op de aanleg van goede fietsroutes, zeker ook op de langere afstanden. Gister hoorden we van de Minister dat hij nog in mei met een plan komt voor fietsveiligheid, zonder overigens de benodigde investeringen, gezien de demissionaire status. Mijn vraag aan de Staatssecretaris zou zijn of we ook nog iets dergelijks zouden kunnen verwachten van haar zijde voor het verder stimuleren van de fiets.

Dan kom ik op het lopen, wat ik ook graag weleens «de meest onderschatte modaliteit die er is» noem. Want hoe komen we anders bij de trein of ook hier op onze vergaderlocatie? Ook zorgt het ervoor dat we voldoende beweging krijgen. Ik mocht zojuist een rapport in ontvangst nemen van de Sportraad, «Nederland, sta op!», over hoe we ook in onze dagelijkse omgeving meer gaan bewegen. Er is een hele mooie City Deal, Ruimte voor Lopen. Dat is een goed initiatief wat ons betreft, dat al een aantal jaren bezig is. IenW doet eraan mee, dus misschien kan de Staatssecretaris al iets vertellen over de resultaten. Zouden we het misschien ook kunnen verlengen? Het zou interessant zijn om daar een reactie van de Staatssecretaris op te krijgen.

Voorzitter. De afgelopen jaren is er veel geïnvesteerd in het stimuleren van het elektrische vervoer. Het is goed om te zien dat er een grote markt op gang is gekomen voor elektrische auto's. NSC vindt het redelijk dat elektrische auto's, die jarenlang fors fiscaal zijn gesubsidieerd, nu meer gaan bijdragen aan de belastingopbrengsten. Dat is ook het ingezette beleid. Het is duidelijk dat deze subsidies vooral bij de meer vermogende mensen terecht zijn gekomen. NSC wil ook lagere inkomens stimuleren om de stap naar duurzaam vervoer te zetten. We begrijpen de keuze van de Staatssecretaris om nu alleen nog middelen te reserveren voor het stimuleren van de aankoop van tweedehands elektrische auto's. Hoe kijkt zij aan tegen een eventuele sloopregeling van oude auto's, in combinatie met een vervoerstegoed? Onderzoek van CE Delft toont namelijk aan dat lagere inkomens daar meer aan hebben. NSC vindt klimaatrechtvaardigheid een belangrijk thema. Elke Nederlander zou die stap naar duurzaam vervoer dus ook moeten kunnen zetten.

Voorzitter. Dan kom ik op de snor- en bromfietsen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat alle nieuwverkopen van snorfietsen per 2025, en die van bromfietsen in 2030, emissieloos zijn. Dat verloopt voorspoedig: in 2022 is al 46% elektrisch en er zijn ook betaalbare varianten. De Staatssecretaris overweegt een Europees of anders nationaal verbod op de verkoop van snor- en bromfietsen met verbrandingsmotor, maar dan wel iets later dan 2025. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of een dergelijk verbod nog nodig is of nog effect heeft, als het al zo voorspoedig gaat met die transitie.

Dan heb ik een vraag ten aanzien van de specifieke aanschafsubsidie voor elektrische snor- en bromfietsen voor mensen met een kleine beurs. Is dat nog in beeld? Wellicht kan de Staatssecretaris daar iets over zeggen. Hoe zou die regeling er dan uit moeten zien?

Voorzitter. Dan kom ik ook bij de zero-emissiezones; de collega van de VVD heeft er al het een en ander over gezegd. Op zichzelf is er vanuit NSC steun voor die zones, die bijdragen aan CO₂-reductie en verbeterde luchtkwaliteit. Maar er bereiken ons ook een aantal zorgen van betrokken wethouders. Een enkel punt is net al genoemd. Mijn vraag is: is het inderdaad nog steeds de verwachting dat dat centraal ontheffingenloket pas op 1 november start? Zou dat niet eerder kunnen? Zo zou je onder-

nemers voldoende tijd geven om te weten of ze ervoor in aanmerking komen en help je gemeenten om dat goed af te wikkelen. Dan kom ik op specifiek de ambulante handel. Dat zijn de marktondernemers die regionaal opereren. Er zijn geen landelijke afspraken en gemeenten houden wisselende ontheffingen aan. Kan de Staatssecretaris de uniformiteit hierin bevorderen?

Voorzitter. Dan heb ik een opmerking over de elektrische bedrijfswagens. Ik sluit me op dit punt ook aan bij de vragen de collega van de VVD. Ik zou het eigenlijk nog wat scherper willen stellen – dat doe ik ook met dank aan collega Van Zanten en haar motie; die is gisteren aanvaard en die hebben wij ook gesteund – namelijk om echt de mogelijkheden te onderzoeken om dat gedogen te verlengen en misschien wel langer, namelijk tot de Europese regelgeving daarop daadwerkelijk is aangepast. Graag een reactie op de vraag hoe de Staatssecretaris de motie wil uitvoeren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Is er een interruptie van de kant van de Kamer? Ik zie dat de heer Bamenga een vraag heeft.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel voor uw bijdrage. NSC ken ik natuurlijk als een partij die ook kijkt naar de regio's. Daarom heb ik de vraag hoe NSC aankijkt tegen het toepassen van plaatsdifferentiatie voor betalen bij gebruik.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor deze vraag. Die geeft mij gelijk de gelegenheid om nog even heel kort het standpunt van NSC hierover toe te lichten. Wij zijn niet voor een kilometerheffing. Dat heeft te maken met de afhankelijkheid van mensen in de regio van de auto. We vinden dat, ook vanuit bestaanszekerheid geredeneerd, een onnodige belasting van mensen die toch bepaalde ritten moeten maken. Daar komt bij dat wij natuurlijk de accijnzen op de brandstof hebben, die feitelijk ook een manier zijn om het gebruik te belasten. Hoe meer je gebruikt, hoe hoger natuurlijk de accijns is. Wij zijn dus niet voor betalen naar gebruik via die kilometerheffing.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. U bent door uw tijd.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik heb nog een laatste vraag, maar als ik door de tijd heen ben, dan laat ik die en hoop ik dat mijn collega's op dat punt aan zullen dringen.

De **voorzitter**:

Heel goed. Dan wil ik nu graag naar de heer Van Houwelingen, die zijn inbreng doet namens Forum voor Democratie.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank u, voorzitter. We staan natuurlijk aan het begin van een ontzettend grote transitie, zoals dat dan heet. We gaan eigenlijk ons hele wagenpark vervangen. We hebben nu iets van 10 miljoen auto's en die hebben voor een groot deel brandstofmotoren. Die moeten straks allemaal worden omgebouwd, heel waarschijnlijk naar elektrische motoren. Dat is natuurlijk een enorme transitie. Dat gaat ontzettend veel geld kosten. Het is duidelijk dat dit wat ons betreft niet nodig is. Klimaatverandering is van alle tijden. Er is geen klimaatcrisis. Mijn vraag is, ook aan de Minister, wat dit nou voor het milieu betekent. Dat punt zou ik heel graag even willen inbrengen.

Ik denk namelijk dat als we al die auto's gaan vervangen, dat onvermijdelijk zal betekenen dat we heel veel nieuwe elektrische auto's moeten kopen. Daar zitten accu's in. Daar zit kobalt in. Dat is natuurlijk een

enorme aanslag op het milieu. Het is enorme kapitaalvernietiging. Het is mij een raadsel waarom partijen die, net als wij trouwens, natuur en milieu goed gezind zijn daar voor kunnen zijn. Dat zien we eigenlijk in die hele klimaattransitie, bijvoorbeeld ook bij windmolens, die allerlei vogels, tienduizenden per jaar, tot gehakt vermalen. Het is een enorme belasting van het milieu. Het is een enorme belasting van de natuur. Mijn vraag aan de Minister is of dat überhaupt is meegenomen. Ik zie het nergens terug in de stukken. Is er wellicht een milieueffectrapportage?

Nu worden die auto's natuurlijk langzaam uitgefaseerd. Het begint volgend jaar al met die emissievrije zones. Dus als je een bestelbusje of zo hebt, kun je straks in een aantal gemeenten de binnenstad niet meer in. Die worden natuurlijk uitgefaseerd. De Minister heeft het ook in de stukken geschreven. Daarna zijn de taxi's aan de beurt en daarna de touringcars, en op een gegeven moment ook de personenauto's. Het is goed dat mensen beseffen dat het in 2035 in de Europese Unie verboden is om een nieuwe auto met een brandstofmotor te verkopen. Langzaam maar zeker raken we dus de auto kwijt en krijgen we daarvoor al die elektrische auto's terug, heel waarschijnlijk. Ik zei het net ook al tijdens mijn interruptie bij de VVD en het is mijn tweede vraag: wat betekent dat voor het net? Nogmaals, laat duidelijk zijn dat wij tegen die transitie zijn. Nu is het al zo dat het net eruit vliegt. Er zijn allemaal berichten in de media. Iedereen kan dat nakijken. Warmtepompen slaan af omdat er onvoldoende spanning is. Dat net wordt enorm belast, ook door zonnepanelen die dan weer terugleveren aan het net. Die problemen zijn bekend. Straks gaan we dus miljoenen elektrische auto's extra aansluiten op dat net. Daarvoor zijn 1,7 miljoen laadpalen nodig. Er moeten waarschijnlijk ook weer 100.000 transformatorhuisjes bij komen. Dat is natuurlijk ook weer belastend voor de natuur, want daar moeten waarschijnlijk weer bomen voor omgehakt worden. Mijn vraag aan de Minister is dus: is het niet verstandig om daarmee op z'n minst te wachten totdat het net op orde is? Dat is nu niet het geval. Dat zegt Liander. Dat zeggen die netwerkbedrijven zelf. We moeten daarmee wachten en niet het risico nemen dat de VVD lijkt te willen nemen, namelijk dat alles eruit klappt. En is er ook een plan B? Stel dat het niet lukt en dat het net het niet kan bijhouden, wat gaat de Minister dan doen? Nogmaals, we hebben van experts begrepen dat het echt minstens vijftien tot twintig jaar duurt voordat het net überhaupt op orde is. Nu kunnen bedrijven al niet worden aangesloten. Het is nu al een groot probleem. Het koper is er niet en er zijn geen mensen om dit te doen. En dan gaan we dit er nog eens bovenop doen. Netcongestie is dus een groot probleem. Het milieu en de natuur hebben er niks bij te winnen.

Voorzitter. Mijn laatste punt werd net al in interrupties genoemd: wat gaat dit betekenen voor mensen met een wat kleinere beurs? Want we hebben straks natuurlijk een enorme kapitaalvernietiging. We gaan in feite het hele wagenpark dat we nu hebben met een brandstofmotor, afschrijven. Dat is natuurlijk absurd en krankzinnig. Dat is nergens voor nodig. Als het goed is, komen daar elektrische auto's voor terug. Heel veel mensen die nu een brandstofautootje hebben, kunnen überhaupt geen nieuwe auto betalen, laat staan een dure elektrische auto. Ik vrees dus dat die mobiliteit vooral voor mensen met een wat kleinere beurs ontzettend achteruitgaat. Mijn vraag aan de Minister is hoe hij hiertegen aankijkt. Wat betekent dit voor de mobiliteit van mensen, vooral van mensen die zo'n elektrische auto straks niet kunnen betalen?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Het verhaal van Forum voor Democratie is voor mij op zichzelf helder waar het de onderkant betreft. U benoemt ook heel duidelijk de lagere inkomens. Ook vanuit Nieuw Sociaal Contract vinden we dat belangrijk, maar zou u er wél voor zijn om daar stimulerende maatregelen te hebben,

zodat ook die mensen een stap richting duurzaam vervoer kunnen zetten en daarin worden ondersteund?

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank voor de vraag. Wij zijn dus tegen deze hele transitie. We vinden het een absurde transitie die ons ontzettend veel geld gaat kosten, net zoals die klimaattransitie ons überhaupt veel geld gaat kosten. Wij zijn dus tegen die transitie. Ik wijs gewoon op een aantal praktische problemen die we straks gaan krijgen met ons netwerk, voor natuur en milieu, die wellicht de grootste klap gaan krijgen, en voor mensen met een kleine beurs. Wat ons betreft is de oplossing dus om die hele transitie gewoon niet in te zetten. Zo kijken wij ertegen aan. Vooral mensen met een kleine beurs zullen straks de klos zijn, maar als we die transitie niet ingaan, hoeft dat dus niet. Dat zou mijn antwoord zijn.

De **voorzitter**:

Helder. Ik zie geen vervolgvraag. U heeft nog een minuut.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Eén minuut. Dan kan ik met uw toestemming nog één vraag stellen aan de Minister. Die vraag heb ik al jaren geleden gesteld, maar daar krijg ik maar geen antwoord op. Daar wil ik dit debat dus voor gebruiken. De vraag gaat over het lawaai dat windmolens produceren. Ik heb daar bijna een jaar geleden naar gevraagd naar aanleiding van mails die we hebben ontvangen van burgers die 's nachts niet kunnen slapen vanwege die herrie. Toen heb ik de Minister simpelweg gevraagd – de Minister weet dat wellicht nog – wat nu de norm is. Is de norm voor geluidsoverlast bij windmolens een absolute norm, in die zin dat het geluid nooit boven bijvoorbeeld 40 dB mag komen? Of is dat een gemiddelde norm, zodat de windmolen, als hij een halfjaar stilstaat, het volgende halfjaar 80 dB mag produceren. Dat geeft natuurlijk heel veel geluidsoverlast. Wij hebben begrepen dat het laatste het geval is. Ik krijg hier maar geen antwoord op. Ik loop hier eigenlijk al een jaar over te rappelleren. Mijn laatste vraag aan de Minister is dus: wat is nu die norm? Als het inderdaad zo'n gemiddelde norm is, moet het dan niet heel snel een absolute norm worden? Anders betekent die norm niks, lijkt mij.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank voor uw vraag. Ik moet u er wel op wijzen dat dit volgens mij het terrein is van de Minister van Economische Zaken en Klimaat en dat dit niet op de agenda van het debat staat. Als de Staatssecretaris daar in dit debat niet op kan antwoorden, kan ik dat dus begrijpen.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

U heeft helemaal gelijk, voorzitter, maar de reden waarom ik dit vraag, is dat ik hier al heel veel contact met het ministerie over heb gehad. Er is ons gezegd dat het antwoord in de zomer van vorig jaar in een brief zou komen. Ik gebruik dit debat dus maar even om als het ware te rappelleren.

De **voorzitter**:

Daar heb ik alle begrip voor. Volgens mij is dat signaal gegeven. Hartelijk dank. Ik zie geen verdere interrupties. Ik zou mevrouw Van Zanten van de BBB dus willen vragen of zij met haar eerste termijn zou willen beginnen.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. De duurzaamheidstransitie is enorm veel gaan eisen van onze mobiliteit. Burgers en ondernemers staan voor enorme uitdagingen om hun voertuigen te vergroenen. Daarbij worden ze geconfronteerd met enorme kosten, niet toereikende subsidies en – dat

mag ik toch ook wel zeggen – pesterijen van de overheid, waar de ellende omtrent het C-rijbewijs en de zero-emissiezones de beste voorbeelden van zijn. Beide zijn plannen die ondernemers, vervoerders en transporteurs eigenlijk voor onmogelijke opgaven zetten. Duurzaamheidseis op duurzaamheidseis komt op hen af, maar de schreeuw om deze haalbaar en betaalbaar te houden, wordt keer op keer niet gehoord. Het besluit tot beëindiging van de vrijstelling van een C-rijbewijsplicht frustreert de verduurzaming van bedrijfsvoertuigen.

We hebben hier vorige week al veel aandacht aan besteed. Gelukkig hebben we gisteren mijn motie breed aangenomen zien worden. Die verzoekt de Minister om te kijken wat hij op Europees niveau kan doen om deze frustraties weg te nemen, en om met de mobiliteitssector in gesprek te gaan om te zien wat er verder gedaan moet worden om ervoor te zorgen dat de sector vertrouwen krijgt en niet geconfronteerd wordt met nog meer moeilijkheden. BBB is overigens blij dat Minister Harbers dit ook ziet en toegezegd heeft dat hij er alles aan zal doen om dit op Europees niveau te blijven aankaarten. We zien de uitkomsten hiervan graag tegemoet.

De zero-emissiezones vormen een andere kopzorg voor heel veel ondernemers. Omwille van het klimaat wordt het vanaf 2025 wel heel erg moeilijk om winkels, horeca en andere type ondernemers in binnensteden te bevoorraden. De vervoersmiddelen die daarvoor nodig zijn, mogen dan namelijk simpelweg het centrum van zo'n 29 of 30 gemeentes niet meer in. Naast het punt dat een omschakeling naar e-busjes een hele grote investering is, is die omschakeling ook niet meer heel aantrekkelijk door alle toestanden rondom het C-rijbewijs. Daarnaast is het te hopen dat alle gemeentes voor die tijd duurzame vrachtauto's hebben die de binnensteden in kunnen om het afval op te halen. We zien dat dit in sommige steden nu al echt een drama is. BBB hoopt dat dit niet nog erger gaat worden.

Ook hebben we enorme uitdagingen op het net, die door dit soort ideeën alleen maar groter zullen worden. Er zullen veel en veel meer laadpalen moeten komen, terwijl daar nu simpelweg niet de ruimte voor is, niet op het elektriciteitsnet, maar ook niet in de fysieke ruimte. Geld dat er niet is, kun je niet uitgeven, maar elektriciteit die niet geleverd kan worden, kan je net zomin gebruiken. Om nog maar te zwijgen van het personeel dat het moet aanleggen, want dat is er ook niet. Het is naar ons idee dus onhaalbaar en onbetaalbaar, en zou daarom moeten worden uitgesteld. Daarnaast willen we een overgangsregeling voor ondernemers die wel de moeite nemen om een aanvraag voor een subsidie of een netaansluiting te doen, maar die deze niet op tijd ontvangen. Kunnen ze dan een ontheffing krijgen voor hun dieselvoertuigen in zo'n zero-emissiezone, is mijn vraag aan de Staatssecretaris.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor het betoog van collega Van Zanten. Ik heb toch een vraag over die emissiezones. Wij herkennen een deel van de problemen voor ondernemers; daar heb ik zojuist ook aandacht voor gevraagd. Maar in uw betoog klinkt het ook wel heel erg alsof u de meerwaarde van die emissiezones eigenlijk sowieso betwist en betwijfelt, terwijl die toch wel degelijk kunnen bijdragen aan een betere luchtkwaliteit, ook voor stedelijke bewoners. Is BBB principieel tegen die zones of moet ik het niet zo begrijpen?

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Dank voor de vraag. Wij zijn niet per se tegen die zones, maar we vinden dat die op dit moment onhaalbaar zijn. Het mkb bijvoorbeeld kan dit op dit moment helemaal niet aan; dat kan dat niet betalen. Naast het feit dat het gewoon heel veel geld kost, heb je nu dus ook het probleem met die rijbewijzen. Het moet wel haalbaar zijn. Als het niet haalbaar is, dan vraag

ik me af waar we mee bezig zijn. Zo zijn er straks heel veel loodgieters en schilders die hun werk niet meer kunnen doen. Zoals ik net al zei, kan bevoorrading dan ook niet meer plaatshebben. We moeten wel realistisch blijven met z'n allen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb net gerefereerd aan een motie van mijn collega Erkens. Zou het een idee zijn om vooral te kijken hoe we voor die kleine mkb'ers kunnen regelen dat zij ontheffing krijgen tot 2028, om zo het wel mogelijk te maken? Zou mevrouw Van Zanten daarin samen met ons op kunnen trekken?

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Dat is eigenlijk precies wat BBB wil: een overgangsregeling. Het gaat er dus om dat deze ondernemers in ieder geval uitstel krijgen wat betreft de invoering en aankoop van zo'n e-busje.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dat lijkt ons ook heel belangrijk. Vandaar dat we die motie hebben ingediend; dat is gebeurd. Fijn dat die ook vanuit de BBB steun krijgt.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Ik moet de motie volgens mij nog even bekijken. Is die motie al door mevrouw Veltman ingediend?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Die is al wat langer geleden door mijn collega Erkens ingediend.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Het klinkt in ieder geval goed, dus ik ga ernaar kijken. Wellicht kunnen we die motie steunen.

Mag ik mijn betoog vervolgen? Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is ook: kunt u reflecteren op zo'n ontheffing voor een zero-emissiezone voor deze ondernemers?

Daarnaast zou ik ook van de Staatssecretaris willen horen wat er vanuit dit huis nodig is om zero-emissiezones überhaupt tegen te houden, in ieder geval voor nu. Het is vooral gemeentelijk beleid, maar we hebben ook met de dwangwet of de spreidingswet gezien dat het Rijk daar ook de regie in kan nemen, terwijl de verantwoordelijkheid eigenlijk bij de gemeenten ligt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: kan dat hier misschien ook? Voorzitter. Bij BBB zijn we voorstander van het gebruiken en faciliteren van schonere brandstoffen voor het transport. Daarbij is het cruciaal dat er een landelijk dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur komt. Dit vereist structureel en stabiel beleid met bijbehorend budget om dit te bereiken. De logistieke sector, waar ook de binnenvaart bij hoort, wil namelijk gerust verduurzamen, maar het moet wel kunnen. Zonder de vereiste laadinfrastructuur gaat dat dus een zeer lastig verhaal worden. Netcongestie zorgt ook voor een hoop verstoring. Ook voor laadinfrastructuur is het cruciaal dat dit wordt opgelost. Daarbij gaat het niet alleen om de aanleg van een nieuw net, maar ook om het verslimmen van het net. Er is veel onbenutte capaciteit, die gebruikt kan worden als we wat slimmer te werk gaan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: wat is de inzet van het ministerie als het gaat om expliciet het verslimmen van het net?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw betoog. Ik zie geen verdere interrupties. Welkom aan meneer De Hoop, die namens GroenLinks-PvdA is aangeschoven. We

hebben drie interrupties in de eerste termijn. Ik zou graag het woord willen geven aan de heer Bamenga, die zijn inbreng doet namens D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Mobiliteit opent deuren voor de starter die naar werk gaat, de scholier die in een ander dorp op school zit en de grootouder op weg naar zijn kleinkind. De reizen moeten schoon worden. Schoon vervoer betekent een betere luchtkwaliteit en herstel van de natuur. Door schoon vervoer kunnen we door met het bouwen van huizen en het verbeteren van de hoognodige infrastructuur, want schoner vervoer betekent minder stikstof.

Maar, voorzitter, mobiliteit schoner en betaalbaarder maken is niet van vandaag op morgen geregeld. De politiek moet handelen, zodat de elektrische auto betaalbaar en bereikbaar is voor alle Nederlanders die schoon van A naar B willen. D66 wil de vooruitgang die we in de afgelopen jaren hebben geboekt, met stimulerend beleid doorzetten, zodat de elektrische auto de aantrekkelijkere en goedkopere keuze is ten opzichte van een fossiele auto. Heeft de Staatssecretaris in beeld welke inkomensgroepen tot op heden hebben geprofiteerd van het stimuleringsbeleid? Zo nee, kan ze dat in beeld brengen? Wat denkt zij dat stoppen met het stimuleren van elektrische auto's doet met het draagvlak voor het klimaatpakket? Wanneer wordt er meer duidelijk over hoe de subsidiëring uit het klimaatpakket van het voorjaar wordt vormgegeven?

Voorzitter. Duurdere en grotere elektrische auto's in het C-, D- en E-segment lijken concurrerend te zijn met fossiele auto's. Geldt dit ook voor alle tweedehandsauto's? Vindt de Staatssecretaris net als D66 dat we daarom vooral lageresegmentauto's moeten stimuleren met de nieuwe subsidie, omdat deze worden gereden door mensen met een kleinere portemonnee?

Voorzitter. D66 vindt het van belang dat elektrisch rijden van woon-werkverkeer de norm wordt. Zo kunnen bedrijven klimaatimpact maken en kunnen werknemers schoon naar hun werk rijden. Daarom blijft D66 voorstander van een norm voor elektrische auto's van de zaak. Dit helpt op termijn ook om de verkoop van elektrische tweedehandsauto's een boost te geven. En dat is hard nodig om elektrisch rijden voor iedereen bereikbaar te maken. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om het aandeel elektrische auto's van de zaak te laten groeien zonder deze norm? Is al duidelijk of het implementeren van een vlootnormering mag binnen de regels van de Europese interne markt? Zo ja, kan de Staatssecretaris in de komende voortgangsbrief op een rij zetten welke wet- en regelgeving aangepast moet worden om vlootnormering te realiseren?

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor het verhaal van de collega van D66 over de stap naar duurzaam vervoer en hoe dat doel te bereiken. Daar zitten natuurlijk ook politiek gezien verschillen. Vanuit NSC heb ik nog wel wat vragen over die vlootnormering. Denkt de heer Bamenga aan een harde verplichting, dat alle zakelijke auto's dan elektrisch moeten zijn? Ik zie dat heel veel bedrijven daar allang mee bezig zijn op vrijwillige basis. Waarom zouden we daar dan ook nog regelgeving voor maken? Wil de heer Bamenga echt naar een harde verplichting voor alle auto's?

De heer **Bamenga** (D66):

Voor D66 is het belangrijk dat we het op een eerlijke en rechtvaardige manier gaan inrichten. Vlootnormering kan daar zeker een bijdrage aan leveren, want de vraag is natuurlijk of je ook mensen moet stimuleren die het eventueel ook zelf zouden kunnen betalen. Wij vinden dit heel belangrijk; dit zou de norm moeten zijn voor bedrijven die het kunnen betalen.

De voorzitter:

Meneer Bamenga, gaat u verder met uw betoog.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. D66 is voorstander van eerlijke belastingen op auto's. Dat maakt het gebruikmaken van de auto voor Nederlanders eerlijker en rechtvaardiger. Sommige mensen pakken voor elk afstandje en elke situatie de auto, terwijl anderen weloverwogen een keuze maken of ze de auto de beste optie vinden voor de reis. Zij betalen vooralsnog de rekening voor de anderen.

In sommige regio's zijn mensen afhankelijk van hun auto voor school, werk of zorg, omdat ze geen goede toegang hebben tot het ov. Daarom kiest D66 ervoor om het kilometertarief plaatsafhankelijk te maken, zodat mensen die geen keuze hebben goedkoper uit zijn. Dat is eerlijk en goed voor de mensen die in de regio wonen. Is de Staatssecretaris bekend met voorbeelden uit andere landen waar autobelastingen ook plaatsafhankelijk zijn? Wat kunnen we hiervan leren? Kan de Staatssecretaris toezeggen het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid onderzoek te laten doen naar welke factoren bijdragen aan het draagvlak voor autobelastingen? Kan zij daar ook het stimuleren van elektrische auto's bij betrekken? Wat vindt zij van het idee om een participatieve waarde-evaluatie te doen naar deze onderwerpen?

Voorzitter. Mobiliteit opent deuren. D66 wil dat betaalbaar en schoon maken voor iedereen, en dat kan. Dus aan de slag.

Dank.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zie geen interrupties en vraag dus de heer De Hoop om zijn inbreng te leveren namens GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Excuus dat ik wat later aanschuif. Ik heb hiernaast ook nog een debat over de Staat van de Volkshuisvesting en moet helaas een beetje heen en weer hobbelen. Ik hoop dat mij dat vergeven wordt.

Voorzitter. De laatste keer dat dit debat is gevoerd is echt alweer een hele tijd geleden. Dat was ook wel te merken aan het grote aantal voortgangsbrieven die we als Kamer kregen, al staat daar veel tegenvallende voortgang in. Ik ga er daarvan heel wat langslopen.

Allereerst de elektrificatie van brom- en snorfietsen. We hebben een afspraak met de sector om vanaf 2025 geen fossiele snor- en bromfietsen meer te verkopen. Hoe staat het daarmee? Hebben we daarover nu bindende afspraken? Zo niet, hoe staat het dan met de inzet op een Europees nieuwverkoopverbod? Wat is op dit thema al gedaan en wat gaat er lukken?

Dan de Regeling schone wegvoertuigen. In maart was de Staatssecretaris nog heel enthousiast, maar inmiddels horen we ook van lokale overheden die tegen de afspraken in bij aanbestedingen voor het streekvervoer dieselbussen blijven toestaan en we horen dat dieselvuilniswagens worden aanbesteed ondanks milieuzones en RBSW-afspraken. De Staatssecretaris wil inzetten op 100% emissievrij, maar hoe hard zijn die afspraken en waarom gaat het dan nu al mis?

Dan de ECOWAS-benzine. Heel vaak is in deze commissie en elders het bijmengen van chemisch afval en andere troep in exportbenzine besproken. Dat heeft gelukkig geleid tot extra controles. En wat blijkt? Van de 41 in 2022 gecontroleerde bedrijven, voldoen er maar 2 aan de regels. Ik ben blij dat de handhaving beter gaat en wilde eigenlijk afzien van vervolgvragen, tot ik de brief kreeg van de koepel van gifmengers, die gewoon heel schaamteloos pleit voor het recht – ik zeg het toch maar heel scherp – om kankerverwekkende benzine te mogen blijven exporteren. Nee, wat GroenLinks-PvdA betreft niet. Wij exporteren geen afval naar

Afrika, ook niet verstoep in goedkope benzine. De Staatssecretaris schrijft in gesprek te zijn met haar collega's in Zwitserland en de Benelux. Ik ben benieuwd naar de voortgang en wil haar aanmoedigen om in te zetten op een zo breed mogelijke coalitie om dit te voorkomen. We zijn de grootste benzine-exporteur. Nederland heeft dus als marktleider een grote eigen verantwoordelijkheid. We moeten de benchmark zijn en hard blijven handhaven. Kan ik daarop rekenen?

Dan de laadinfrastructuur en de zero-emissiezones, dicht bij huis. Ik heb een aantal vragen over de uitrol van de laadinfrastructuur in combinatie met zero-emissiezones, de zware vrachtwagens en de netcongestie. Ik maak me daar zorgen over. Een transitie naar emissievrij is een kip-eiverhaal: zonder garantie dat je kunt laden, maakt niemand de overstap. Met particulier laden op straat gaan we vooruit, maar de netcongestie bedreigt de laadpleinen bij distributiecentra en op andere plekken waar vrachtwagens zullen moeten laden. Hoe hoog staat dit op de prioriteitenlijst als we stroom verdelen? De NAL spant zich in om de energiebehoefte bij provincies te agenderen, lees ik. Wat ik graag had gelezen was: we gaan het regelen. Mijn vraag is dus: Staatssecretaris, gaat u het regelen?

De laadinfra is ook van groot belang voor de zero-emissiezones. We hebben hier jaren geleden afspraken over gemaakt, dus alle gemeenten en ondernemers weten al jaren waar ze aan toe zijn. Toch krijg ik niet de indruk dat we er allemaal op tijd klaar voor zijn. Dat vraagt dus om een enorme eindsprint in de aanschaf van bijvoorbeeld emissievrije bestelbusjes. Wat doen we hier extra op? Want uitstel en uitzonderingen brengen ons geen schone lucht.

Als laatste de groei van emissievrij. Wat ook tegenvalt, is de groei van het aantal verkochte elektrische auto's. Het aanbod is nog nooit zo groot geweest, maar alle onzekerheid rond belastingen maakt mensen huiverig terwijl door accijnskorting fossiel rijden weer aantrekkelijk is gemaakt. Het kabinet is dus zelf direct ook een beetje verantwoordelijk voor het niet halen van de doelstellingen. Het grootste obstakel zijn we dus zelf. Nederland is het enige land dat de grondslagerosie van brandstofaccijnzen wil opvangen binnen het autodomein. We laten VWS toch ook niet opdraaien voor minder tabaksaccijnzen als de rookvrijcampagnes succes hebben? Marktontwikkelingen kunnen voor mee- of tegenwind zorgen, schrijft de Staatssecretaris zelf. Maar het is niet het weer dat tegenzit. Het is denk ik vooral ons eigen beleid. Mensen kopen een auto voor gemiddeld vijf of zes jaar, dus we moeten ook minimaal vijf jaar zekerheid bieden. Door telkens weer regelingen op en af te tuigen werkt het kabinet die transitie tegen. Kunnen we nog iets extra's verwachten van het kabinet op dit gebied of blijft het hierbij?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Hartstikke mooi. U heeft een interruptie van mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik dacht dat ik de heer De Hoop hoorde zeggen als het om bestelbussen gaat dat uitstel en uitzonderingen niet helpen bij het bereiken van schone lucht. Ik weet niet of ik dat goed heb begrepen. Ik heb net heel erg het punt gemaakt dat het juist voor heel veel ondernemers eigenlijk niet te doen is om op tijd aan allerlei regels te voldoen en dat in zo'n geval een generieke ontheffing zelfs voor kleine mkb'ers een must is om te kunnen overleven. Hoe kijkt u daartegenaan?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik snap natuurlijk de zorgen bij kleine ondernemers, maar er is ook een categorie niet-kleine ondernemer die wel heel lang gelobbyd heeft om die

zero-emissiezones en alles wat daarmee te maken heeft tegen te gaan. Ik denk dan af en toe ook weleens: in de tussentijd had u ook misschien iets meer kunnen doen om die transitie mogelijk te maken. Er zijn nog een aantal uitzonderingen, en ja, daar vallen een aantal mensen ook buiten. Dat is natuurlijk het lastige bij beleid om te normeren. Dan kun je zeggen: we gaan nu een beweging terug maken. Dat kan. Dat kan een overweging van de VVD zijn. Ik ben dan wel bang dat de schone lucht verder weg is in de steden, terwijl daar de problemen wel het grootst zijn. Als GroenLinks-PvdA zijn wij helemaal niet dogmatisch. Als er echt één groep is waarvan gezegd wordt dat we er heel nauwkeurig naar moeten kijken, zie ik graag het voorstel van de VVD tegemoet. Dan kunnen we daarnaar kijken. Maar ik zou niet te veel willen tornen aan die zero-emissiezones. Dat zou ik echt niet willen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. U bent door uw interrupties heen, mevrouw Veltman. Ik zie geen verdere interrupties. Dat betekent dat we aan het einde zijn gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Hoeveel tijd hebt u nodig? Een kwartiertje? Dan schors ik de vergadering en komen we weer bij elkaar om 15.00 uur.

De vergadering wordt van 14.45 uur tot 15.05 uur geschorst.

De voorzitter:

Hartelijk welkom weer. We zijn aangekomen bij de eerste termijn van het kabinet, voor de beantwoording van de vragen van de Tweede Kamer. We zitten hier weer bij het debat over duurzaam vervoer. Ik neem aan dat de Staatssecretaris alles in blokjes heeft opgedeeld, zoals gebruikelijk is. Ik hoop dus dat ze die eerst eventjes aan ons toelicht.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb inderdaad een aantal blokjes. Het eerste gaat over het stimuleren van ev. Daarna heb ik er een over zero-emissiezones, dan een over de laadinfra en netcongestie, en vervolgens een blokje overig. Ik wil iedereen er even op wijzen dat er best veel in dat laatste blokje zit, dus wellicht is het goed om even te wachten met de vragen en interrupties totdat ik dat blokje heb gehad. Mocht ik iets gemist hebben, ben ik uiteraard altijd bereid om daar nog even op terug te komen. Meneer Van Houwelingen vroeg nog iets over een ander onderdeel van mijn portefeuille. Dat ging over de geluidsnormering van windmolens. Daarop zal ik bij hem nog even schriftelijk terugkomen. Dan weet hij dat alvast.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Heel kort: Heeft u enig idee wanneer? Is dat binnen een paar weken?

Staatssecretaris Heijnen:

Zeker. Ik zal dat binnen een paar weken regelen.

Allereerst hartelijk dank aan de Kamer voor alle vragen die zijn gesteld en voor de inbreng in de eerste termijn. Het is de eerste keer dat we elkaar gezamenlijk spreken over dit onderwerp in de nieuwe samenstelling. Dat maakt mij natuurlijk ook wel extra nieuwsgierig om te horen hoe de nieuwe Kamer over dit onderwerp denkt, waar de prioriteiten liggen en hoe we met elkaar kunnen samenwerken. We praten in dit debat met elkaar over de verduurzaming van mobiliteit. Dat is een onderwerp dat heel dicht bij ons staat. Want iedereen van ons is bijna elke dag wel ergens naartoe onderweg, met de auto of het ov, op de fiets of lopend, zoals meneer Van Dijk terecht zei.

Voordat ik antwoord geef op de gestelde vragen, wil ik ook nog eventjes stilstaan bij welke uitdagingen en lastige keuzes voor ons liggen bij de verduurzaming van de mobiliteit.

Zoals u heeft gehoord van het Planbureau voor de Leefomgeving tijdens de technische briefing van de Kamer op 20 december, liggen we op koers om de klimaatdoelstellingen voor mobiliteit te halen. Dat komt mede door het aanvullend pakket waartoe het kabinet in het voorjaar van 2023 heeft besloten. Daarin zijn maar liefst zeventien aanvullende maatregelen afgesproken om de mobiliteitssector verder te verduurzamen. Al die maatregelen samen zijn goed voor een extra reductie van 4 megaton CO₂. Het is belangrijk dat iedereen mee kan doen met de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem; dat werd ook hier in de commissie heel nadrukkelijk gezegd. Daarnaast kijken we in het programma voor groener reisgedrag naar de impact van het beleid voor reizigers.

Ook over de komst van zero-emissiezones voor stadslogistiek werken we heel intensief samen. Samen met de partijen hebben we enkele jaren geleden heldere afspraken gemaakt over de invoering, vanaf 2025, en de overgangstermijn, tot 2028 voor bestelauto's en tot 2030 voor vrachtauto's. Bij de uitwerking kunnen en zijn onverwachte obstakels ontstaan. Dan kunt u denken aan uitdagingen rondom netcongestie en de mogelijkheden om met een klein rijbewijs in een zwaardere bestelauto te mogen rijden. Ik zal daar dadelijk in mijn blokje nog uitgebreider op ingaan. Onze bedoeling is niet om de ondernemer met de rug tegen de muur te zetten maar net om het gesprek aan te gaan om samen tot passende oplossingen te komen en zo nodig eerder gemaakte afspraken ook verder bij te stellen. Op die manier zijn we voortdurend in gesprek over de stappen die we gezamenlijk moeten zetten. Ik ben ervan overtuigd dat samenwerking daarin een belangrijke sleutel tot succes is.

Dan ga ik over tot de beantwoording van de vragen. Allereerst het blokje stimuleren van elektrisch vervoer. De heer Van Dijk vroeg hoe ik aankijk tegen een eventuele sloopregeling van oude auto's in combinatie met een vervoerstegoed. Ik heb kennisgenomen van die ideeën. Momenteel is mijn ministerie bezig met de voorbereidingen voor de verlenging van de bestaande subsidieregeling voor gebruikte elektrische personenauto's voor particulieren. Ik ben bereid te gaan onderzoeken in hoeverre de suggesties van Natuur & Milieu toepasbaar zijn bij de verlenging van de huidige regeling.

Meneer Bamenga vroeg of ik in beeld heb welke inkomensgroepen tot op heden hebben geprofiteerd van het stimuleringsbeleid. Daar hebben we in 2020 onderzoek naar laten doen. Daaruit kwam een relatieve verschuiving naar voren van hoge inkomens naar middeninkomens. Er waren ook relatief minder particuliere subsidieaanvragers in sterk stedelijke gebieden en meer in de buitenstedelijke gebieden. Ik ben voornemens om dit type onderzoek met recente data te herhalen, want 2020 is nog voor mijn komst in Den Haag. Ik heb de afgelopen jaren met betrekking tot elektrisch vervoer ook intern erg aangedrongen op het nemen van maatregelen voor iedereen. Dan ging het bijvoorbeeld – ik heb dit laatst in een debat al gezegd, dus voor sommige mensen is het misschien een herhaling – om het stimuleren van het gebruik van tweedehands elektrische auto's of de mogelijkheid om bijvoorbeeld een subsidie in te voeren voor elektrische brommers. Dat bleek niet eens noodzakelijk, omdat de prijzen voor die brommers al vergelijkbaar of zelfs gunstiger zijn dan voor een ouderwets brommermodel. Ik ben dus wel een groot voorstander van het herhalen van dit type onderzoek. Ten aanzien van de subsidieontvangers wil ik ook een onderscheid maken tussen nieuwe elektrische auto's en gebruikte elektrische auto's.

De heer **Bamenga** (D66):

Een korte vraag: wanneer kunnen wij dat onderzoek verwachten?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat weet ik nog niet. Ik ben voornemens om zo'n onderzoek te gaan doen. Dat zal echt wel een tijd duren, maar het zit in onze aanpak om het te gaan herhalen. Dat gaat dus wel gebeuren. Ik kan eventueel voor de tweede termijn navragen hoelang dat ongeveer zal duren. Ik kan dat zo niet uit het blote hoofd doen.

De heer Bamenga vroeg ook nog wat ik denk dat het stoppen met het stimuleren van elektrische auto's doet met het draagvlak voor de klimaataanpak. Wat voor burgers het allerbelangrijkst is, is dat ze duidelijkheid hebben over hoe wij als overheid omgaan met investeringen die wij doen op het gebied van elektrisch vervoer. Wanneer stimuleringsmaatregelen te vroeg stoppen, is er een grote kans dat het draagvlak afneemt voor de transitie richting duurzame mobiliteit. Uit de Klimaat- en Energieverkenning van het afgelopen jaar blijkt dat het ontbreken in de motorrijtuigenbelasting van een gewichtscorrectie voor elektrische voertuigen, vanaf 2025 naar verwachting zal leiden tot een dip in de verkoop van die voertuigen en dus ook tot een vertraging van de transitie. De heer Bamenga vroeg ook nog naar de duurdere en grotere elektrische auto's, die lijken te concurreren met fossiele auto's. Geldt dat ook voor alle tweedehandsauto's, was zijn vraag. Bij nieuwe auto's zien we in de hogere segmenten dat elektrische auto's concurrerend zijn met fossiele auto's. Deze auto's worden in Nederland daarom ook al een tijdje niet meer gestimuleerd. De tweedehandsmarkt voor elektrische auto's is zich nog aan het ontwikkelen. Zo zijn er nu vooral relatief jongere tweedehands elektrische auto's. Het is van belang dat ook de kleine en compacte elektrische auto's gaan concurreren met vergelijkbare benzineauto's. Daarom is de huidige aanschafsubsidie voor gebruikte auto's precies op die doelgroep gericht.

De heer Bamenga heeft gezegd dat D66 het van belang vindt dat elektrisch rijden voor woon-werkverkeer de norm wordt. Welke mogelijkheden zie ik om het aandeel elektrische auto's van de zaak te laten groeien? Als er geen normering komt van de zakelijke markt, is het fiscale alternatief om de huidige korting in de zakelijke bijtelling voor elektrische auto's van de zaak te verlengen. Dat is een optie. Ik heb de Kamer afgelopen april berekeningen gestuurd van stimuleringsmogelijkheden van duurzame mobiliteit na 2025. Binnenkort verschijnt ook het bouwstenenrapport van het Ministerie van Financiën. In beide zijn uitgewerkte opties opgenomen. We hebben ze dus klaarliggen en ik hoop dat de Kamer daar inspiratie uit zal halen.

De heer Bamenga vroeg verder of ik vind dat we vooral auto's in het lagere segment moeten stimuleren. Dat ben ik dus met hem eens. Verder vroeg hij of al duidelijk is of het implementeren van een vlootnormering mag binnen de Europese interne-marktregels. Nee, er is niet verder onderzocht of een normering van de zakelijke markt mag binnen de regels voor de Europese interne markt. Voorbereidingen daarvoor zijn on hold gezet, omdat bij de besluitvorming in het voorjaar van 2023 over aanvullende klimaatregels geen overeenstemming is bereikt over die maatregel.

De heer Bamenga vroeg ook nog wanneer er meer duidelijk wordt over de subsidieregeling uit het klimaatpakket van het voorjaar. Wanneer wordt die vormgegeven? Wij verwachten voor het zomerreces van 2024 een internetconsultatie van de nieuwe Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren te kunnen starten. Die regeling zal alleen worden gericht op tweedehands elektrische personenauto's. Aansluitend volgt een verplichte voorhangprocedure bij de Tweede Kamer en die zal naar verwachting rond het zomerreces plaatsvinden.

Meneer De Hoop vroeg: kunnen we nog iets verwachten van het kabinet met betrekking tot het stimuleren van elektrische voertuigen of blijft het hierbij? Dat is aan een nieuw kabinet. Het is controversieel verklaard. Ik heb op 11 april een brief gestuurd over de verschillende scenario's voor

de stimulering van duurzame mobiliteit naar 2025, maar die brief is controversieel verklaard. Het is dus echt aan een nieuw kabinet om daarmee aan de slag te gaan.

Meneer De Hoop had nog gevraagd wat we extra doen ten behoeve van een eindsprint voor de aanschaf van elektrische bestelbusjes. We zien de ingroei van elektrische bestelbussen wel toenemen. In het Klimaatakkoord staat dat we streven naar 250.000 elektrische bestelbusjes in 2030. Ik acht dat haalbaar. Dit jaar is de laatste keer dat de subsidie voor emissieloze bestelauto's wordt opengesteld. Na 2024 kan de subsidie niet meer beschikbaar gesteld worden, omdat de verwachting is dat er vanaf dat moment nauwelijks of helemaal geen meerkosten zijn voor elektrische bestelbusjes ten opzichte van fossiele bestelbussen. Omdat het dan economisch interessant is voor een ondernemer om te investeren in een elektrische bestelbus, verwacht ik dat dat vanaf dat moment nog eens extra hard zal toenemen.

Meneer Van Houwelingen vroeg wat de impact van de mobiliteitstransitie is op het milieu. Met de mobiliteitstransitie werken we toe naar een kleinere milieu-impact. Een elektrische auto stoot over de gehele levensduur genomen gemiddeld 60% minder CO₂ uit dan een brandstofauto. De materialen die nodig zijn voor de batterijen in een elektrische auto kunnen worden hergebruikt of gerecycled. Je ziet ook dat veel van de batterijen een tweede leven krijgen, bijvoorbeeld als een opslagbatterij in de gebouwde omgeving. We hebben ook nog een commissiedebat Circulaire economie op 15 februari. Daar gaan we deze discussie ook voeren. Wellicht is het interessant om daar ook bij aan te sluiten.

Circulair zit ook bij mij in portefeuille. Wat je bijvoorbeeld ziet met zo'n transitie is dat je vanaf het begin heel goed moet opletten wat je doet als een product einde levensduur is. Dat begint al met het productontwerp. Als je het product slim ontwerpt, kun je het makkelijker demonteren en kun je de materialen er dus makkelijker uit halen en weer terug verwerken tot hoogwaardige nieuwe grondstoffen. Je wilt namelijk niet dat je een degradatie krijgt van de grondstofwaarde die in het originele product zat. Meneer Van Houwelingen had nog gevraagd wat de vervanging van het hele wagenpark betekent voor mensen met een kleinere beurs. Ik zou willen zeggen dat de hele transitie waar we in zitten jaren gaat duren. We willen in 2050 pas een volledig klimaatneutraal wagenpark. Niet iedereen hoeft morgen al over te stappen op een elektrische auto. We hebben in de Voorjaarsnota van 2023 geld vrijgemaakt om particulieren tegemoet te komen met een subsidie, ook voor kleinere auto's. Bij de vormgeving van die regeling zal ik ook specifiek aandacht vragen voor hoe ik lagere inkomens het beste tegemoet kan komen. Ik zou tegen meneer Van Houwelingen het volgende willen zeggen. Kijk bijvoorbeeld naar wat ik net zei over die elektrische bestelbusjes. Die waren altijd duurder dan de fossiele variant. Er komt dus al heel snel een omslagpunt. Dat gaat ook met die kleinere auto's gebeuren. Er komt een omslagpunt waarop het aantrekkelijker wordt om die elektrische auto's te kopen in plaats van benzine- of dieselauto's. Dan wordt het dus ook financieel aantrekkelijker voor mensen met een kleinere beurs, want de nieuwe auto's die in eerste instantie worden aangeschaft in de komende tien jaar, zijn de tweedehandsauto's van morgen. Dat kan ook interessant zijn als je wat minder geld te besteden hebt en je wil een tweedehandsauto kopen. Dan moeten er natuurlijk wel genoeg betaalbare tweedehandsmodellen op de markt zijn. Dat zal wat langer duren, maar daarom hebben we ook tot 2050. Dat was dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Hartstikke goed. Ik zie dat u een interruptie heeft van de heer Van Houwelingen van Forum voor Democratie.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank voor de beantwoording. Ik begrijp natuurlijk dat die elektrische auto's waarschijnlijk goedkoper zullen worden. Maar wat blijft staan is... We hebben nu een wagenpark. Dat wagenpark wordt in feite voor een groot deel naar de sloop gebracht. Hoe je het ook wendt of keert, dat is een enorme kapitaalvernietiging. Mensen die nu een brandstofauto hebben, hoeven die nu niet per se te vervangen, maar zij moeten die straks wellicht wel gaan vervangen, zeker als ze met hun auto niet meer de binnenstad in kunnen. Dan komt er dus een grote uitgavenpost. Niet iedereen kan dat betalen. Het probleem blijft dus staan. Ik snap wel dat het wellicht ooit wat goedkoper kan worden, maar het is gewoon een hele grote kostenpost. Dat is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Die kostenpost kan niet iedereen betalen. Wij zijn natuurlijk sowieso tegen die transitie, maar hoe je het ook wendt of keert, het gaat toch ten koste van de mobiliteit? Dat kan toch niet ontkend worden? Als je je hele wagenpark voor een groot deel naar de sloop gooit, heb je toch per saldo minder mobiliteit? Dat is eigenlijk mijn vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

De verwachting is dat het best wel geleidelijk gaat. Het is nu 2024. Als we alles in 2050 vervangen willen hebben, dan hebben we daar nog 26 jaar de tijd voor. Zelfs de nieuwe benzineauto's van nu zijn heel oud in 2026. Er rijden nu ook nog maar heel weinig auto's van 26 jaar rond op de wegen. Dat zal dus langzaam uitgefaseerd worden. We hebben nog alle ruimte om uiteindelijk richting zo'n elektrisch wagenpark te bewegen. Die ruimte is er ook voor mensen die nu nog in een benzineauto rijden. Ik snap dus wel wat de heer Van Houwelingen bedoelt. Dat zou ook echt het geval zijn als wij vanaf morgen zouden zeggen: nu moet iedereen in een elektrische auto gaan rijden.

Ik wil zo nog even terugkomen op het punt van de zero-emissiezones. Dat zit namelijk ook in mijn volgende blokje. Dat gaat namelijk ook over particuliere auto's, begrijp ik.

De voorzitter:

Wenst u een interruptie, of wilt u hier later op terugkomen bij het deel over de zero-emissiezones?

De heer Van Houwelingen (FVD):

Nou, voor mijn tweede interruptie wil ik hier dan nog even op doorgaan. Ik begrijp namelijk wat de Minister zegt. Maar mijn punt is: er worden nog steeds nieuwe benzineauto's verkocht. Sommige gaan echt wel lang mee, zo'n twintig jaar. Stel dat je nu een benzineauto koopt. Je gaat er dan vanuit dat die tien of twintig jaar meegaat. De kans is natuurlijk heel groot dat men na 2030 – dat staat ook in de brief, volgens mij – begint met het wegfaseren en wegdrukken van die benzineauto uit, waarschijnlijk, de binnenstad. Mensen worden dan dus gedwongen om over te stappen als ze nog mobiel willen zijn en als ze nog naar de binnenstad willen. Dat wordt natuurlijk uitgebreid. Ze moeten dan een nieuwe auto kopen. Niet iedereen kan dat dan doen. Dat probleem staat dus volgens mij als een huis. Mijn vraag aan de Minister is dus eigenlijk: dat kan toch niet gebagatelliseerd of ontkend worden?

Staatssecretaris Heijnen:

Wat betreft die zero-emissiezones zijn er op dit moment geen plannen voor personenauto's in de steden. Ik maak daar wel de volgende kanttekening bij. Ik ga nu wel al langzaam over op de discussie over de zero-emissiezones. Ik zal zo mijn verhaal houden. Maar ik zeg het volgende toch heel even aan de voorkant. Ik heb hier namelijk intern ook heel veel kritische vragen over gesteld. Mijn buurvrouw hiernaast weet dat heel erg goed. Ik kreeg namelijk heel veel signalen van ondernemers, mensen die zich zorgen maakten en koepelorganisaties. Sommigen zijn

superenthousiast; die zijn er ook echt. Ook de grote werkgevers zijn allemaal best wel enthousiast over die zero-emissiezones. Maar ik hoor ook vooral dingen van kleine ondernemers. Ik was een tijdje geleden in Amersfoort. Daar stonden bijvoorbeeld allemaal kleine taxibedrijven voor me, die een of twee auto's hebben. Die maakten zich echt grote zorgen over wat de gevolgen zouden zijn. Ik heb dus ook wel gevraagd: «Kunnen we niet temporiseren? Moeten we dat nou wel zo doen?» Het punt is alleen dat de verantwoordelijkheid om een zero-emissiezone in te voeren niet bij mij of bij u ligt, maar bij de gemeenten zelf; die mogen dat zelf bepalen. Er zijn al best een heleboel gemeenten die dat doen. Zelfs Amersfoort – ze hebben daar 37 zetels in de raad, geloof ik – heeft dit gisteren behandeld. 36 van de 37 raadsleden hebben daar ingestemd met een zero-emissiezone. Dat gaat dus door. Nu komt het volgende probleem. We kunnen niets doen. U kunt het beleid dat ik dadelijk voor ga stellen over zero-emissiezones allemaal afschieten, maar het probleem blijft dan bestaan dat de zero-emissiezones wel worden ingevoerd. Ik wil heel graag iets van uniformiteit brengen voor de ondernemers die in meer dan één zero-emissiezone moeten rijden. Stel je voor dat je een marktkoopman bent en in vijftien steden met een zero-emissiezone moet komen. Dan zou je vijftien aparte ontheffingen moeten aanvragen. Dan moet je misschien in elke zero-emissiezone wel een ander stickertje op je ramen hebben of aan andere voorwaarden voldoen. Dat willen we met z'n allen niet. Dat is ook de reden dat best wel wat gemeenten aan ons hebben gevraagd: Rijk, kunnen jullie niet een paar richtlijnen – het is niet meer of minder dan dat – voor ons opstellen waar wij allemaal aan zouden kunnen voldoen, zodat het wat geharmoniseerd kan worden ingevoerd en zodat mensen ook weten waar ze aan toe zijn? Dan is het nóg zo dat gemeenten zelf maatwerk mogen toepassen en strenger zouden mogen zijn. Maar dit is voor mij wel de achterliggende reden om met beleid te komen op het gebied van de zero-emissiezones. Er is gewoon wetgeving die gemeenten toestaat om dat naar eigen inzicht in te richten. Wij proberen dat aanvullend nog wat te harmoniseren.

De voorzitter:

De heer Van Houwelingen heeft een derde interruptie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ja, mijn derde interruptie. Dank u wel, voorzitter. Interessant, maar die gemeenten kunnen dat, voor zover ik het begrijp, doen doordat het Rijk het kader daarvoor verschaft. Laat ik de vraag even omdraaien. Stel dat een gemeente zegt: «Wij hebben problemen met ons elektriciteitsnet, dus bij ons is er geen emissievrije zone wat CO₂ betreft. Bij ons mogen geen elektrische voertuigen meer de binnenstad in om op te laden. Dat gaan we verbieden.» Stel dat dat zo is. Mag dat dan ook? Ik vermoed dat dat niet kan. Dus de kaders die gezet zijn vanuit het Rijk dwingen vooral de mensen met een benzineauto de stad uit.

Staatssecretaris Heijnen:

Stel dat wij zeggen: wij maken geen beleid. Wij wisten dat ze zouden komen met beleidsvoorstellen op het gebied van zero-emissiezones. Dan kunnen wij zeggen «veel plezier ermee en we horen wel wat het wordt», maar wij hebben gezegd «wij gaan kaders maken». Stel dat wij die kaders zouden afschaffen. Daar heb ik ook naar gevraagd: wat nou als wij geen kaders meer zouden hebben vanuit Den Haag? Dan mogen zij bijvoorbeeld met allerlei onderbordjes en dat soort dingen eisen stellen waaraan auto's moeten voldoen. Als je ziet dat in een stad als Amersfoort een heel breed draagvlak is in de gemeenteraad om zo'n zero-emissiezone in te voeren, dan is de kans dat zij toch maatregelen nemen waardoor bepaalde auto's niet meer in hun binnenstad mogen komen heel erg groot. Dan is

het dus niet meer geharmoniseerd en dan hebben wij er ook geen regie meer op vanuit het Rijk. Dat is de reden dat het an sich beter is, denk ik, dat wij wel als Rijk zeggen: nou, dan willen we daar wel een bepaalde harmonisatie in toepassen.

Er is ook dat loket dat eraan komt. Ik hoop echt dat dat in juli komt. Dat is een van de vragen die ik dadelijk ga beantwoorden. Dat is ook zo'n voorbeeld waar heel veel ondernemers die zich bij mij gemeld hebben zorgen over hadden. Die zeiden: hoe moet dat nou; moet ik nou dadelijk tien of vijftien ontheffingen gaan aanvragen en moet ik voor tien of vijftien ontheffingen gaan betalen? Wij hebben gezegd: maken jullie je maar geen zorgen; we maken één loket waar je in één keer die ontheffing kunt aanvragen en die geldt dan overal. Dat geeft wel wat meer rust voor bepaalde groepen ondernemers. Dat wil niet zeggen dat iedereen er blij mee is. Maar ja, dat is ook niet aan mij of aan ons. Het is ook aan gemeenten om samen met die ondernemers goed te kijken wat haalbaar is. En ja, het kan zo zijn – dat wordt ook door sommige ondernemers gezegd – dat ze dan niet langer in een binnenstad terecht kunnen. Marktkooppensen hebben bijvoorbeeld tegen mij gezegd dat ze, als ze geen ontheffing zouden krijgen – die krijgen ze waarschijnlijk wel, overigens – echt een probleem hebben. Stel je hebt een viskraam en je komt uit IJmuiden. Die moet je koelen. Je moet met een viskraam naar Maastricht komen. Dat was het voorbeeld dat ik had. Dan lukt het niet om je viskraam koud te houden, omdat je dat gewoon niet redt op de batterij die er is en er pas weer een oplaadpunt is een heel stuk buiten de stad. Dan kan het dus praktisch niet.

Ik heb steeds gezegd, ook tegen die gemeenten, dat we niemand houden aan het onmogelijke. Een ondernemer die met dit soort argumenten aankomt, kun je niet verplichten om te voldoen aan de eisen van je zero-emissiezone. Het is aan ons, als lokale overheden en landelijke overheid, om te zorgen dat wij de voorwaarden op orde hebben, dat we de laadpunten, de laadinfrastructuur, op orde hebben, zodat ze op een goede manier daarin worden voorzien en het ook haalbaar is voor die ondernemers.

Misschien verheldert het ook het een en ander als ik mijn introductie houd over dit onderwerp.

De voorzitter:

We gaan nu verder naar het blokje zero-emissie, begrijp ik.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, precies. Ik hoor steeds meer signalen van ondernemers die zich zorgen maken over de invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Dat hoor ik steeds meer vanuit de Kamer. Ik spreek met die logistieke partijen en met de verschillende branches en ik neem die zorgen dus ook serieus. Die gesprekken, of die nou met de Kamer zijn of met ondernemers, gaan ook weleens over uitstel of over afstel. Er gaat daar veel meer een lappendeken ontstaan. Dat komt doordat die gemeentes zelf gaan over de invoering van die zones. Het doel van de zero-emissiezones is een reductie van 1 megaton CO₂ en dat staat ook verder niet ter discussie.

Het is voor mij zaak om actief en centraal te sturen op verantwoorde invoering van die zero-emissiezones. Ik hoop dat de Kamer daarin echt met mij meedenkt. In de brief die ik heb gestuurd, heb ik ook gezegd dat ik een onafhankelijke toetsing wil laten uitvoeren op de acties die nodig zijn voor de implementatie van de zones, zoals ik die ook heb aangekondigd in mijn brief over zero-emissiezones die de Kamer deze week dus heeft gekregen. Daarnaast zal ik de Kamer voor de zomer rapporteren over de meldingen die binnenkomen op onze website. Die website heet www.op-wegnaarzes.nl. Op basis van die meldingen kunnen we een goed beeld krijgen van of en welke ondernemers zorgen hebben en welke aanpas-

singen we vervolgens in het beleid moeten doorvoeren. Wellicht is het ook een idee om ondernemers die zich bij de commissieleden melden, te wijzen op de website www.opwegnaarzes.nl, zodat ze daar hun zorgen kunnen delen. Dan worden die ook meegenomen in de evaluatie. Drie maanden na de invoering van het centraal loket zal ik ook evalueren of er voldoende ontheffingsmogelijkheden zijn die voorzien in de gevallen waarin de overstap niet mogelijk is. Dat doe ik om te voorkomen dat kleine ondernemingen, zeker kleine mkb'ers, tussen wal en schip vallen. Dat wil ik niet. Die evaluatie stuur ik naar verwachting eind 2024 naar de Kamer.

Dan kom ik op de vragen die ik heb gekregen. Eentje was van mevrouw Veltman. Meneer Olger van Dijk had ongeveer dezelfde vraag, namelijk of ik de gemeenten wat betreft de zero-emissiezones kan aansporen om zich in ieder geval te houden aan de landelijke uniforme afspraken. We hebben ons samen met gemeenten, brancheorganisaties en ook het Rijk gecombineerd aan de implementatie van die zero-emissiezones. Die geharmoniseerde en stapsgewijze implementatie is ook het doel. Er is onder de Gemeentewet wel bepaald dat gemeenten zelf gaan over hun eigen ontheffingen. Hoewel we zorgen voor geharmoniseerde afspraken, blijft er voor gemeenten altijd ruimte om af te wijken van de afspraken. Ik zei dat ook al even in mijn introductie. Ik zal beide Kamerleden toezeggen om de gemeenten te wijzen op het belang van harmonisatie en ik zal ook nog eens een keer aangeven dat er daarover zorgen zijn bij bepaalde commissieleden, om daarmee zo veel mogelijk duidelijkheid te geven aan de ondernemers die het betreft.

Mevrouw Veltman en meneer Olger Van Dijk hadden ook zorgen over het centraal loket dat 1 juli gereed zou zijn. Het is natuurlijk superbelangrijk dat ondernemers die ontheffingen op tijd kunnen aanvragen. Ik zal mijn uiterste best doen om dat centraal loket zo snel mogelijk gereed te hebben. Mijn inzet is nog steeds om op 1 juli een basisversie van het centraal loket te hebben. Daar gaan we dus gewoon voor. Ik heb daarvoor ook opdracht gegeven aan de RDW. Ik heb binnenkort weer een voortgangsgesprek. Wellicht is het goed dat ik de Kamer na dat voortgangsgesprek even informeer over hoe het daarmee staat. Dat kan dus als toezegging genoteerd worden.

Mevrouw Veltman heeft ook nog gevraagd hoe het staat met de motie-Erkens. Het Rijk is systeemverantwoordelijk voor de invoering van de zero-emissiezones. Die verantwoordelijkheid neem ik natuurlijk serieus. Ik heb afgelopen maandag nog een brief aan de Kamer gestuurd over een aantal zaken die ik extra ga doen om verantwoorde invoering te garanderen en die invulling geven aan de motie-Erkens. Zo zorg ik ervoor dat de meldingen die binnenkomen via de website die ik net noemde, geanalyseerd worden. Daarvan krijgt de Kamer ook een terugkoppeling. Ik laat een onafhankelijke toets uitvoeren om transparant te beoordelen of we klaar zijn voor een verantwoorde invoering van de zones. Als laatste bekijk ik of er dan alsnog mkb'ers tussen wal en schip vallen door de ontheffingsaanvragen via het centraal loket te evalueren. Daar waar nodig kunnen we daar vervolgens op handelen.

Mevrouw Veltman vroeg nog of ik de zero-emissiezones ...

De voorzitter:

Mevrouw Veltman heeft een vraag.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank voor de antwoorden. Wat betreft die onafhankelijke toets: ik begrijp dat u daarover deze week een brief heeft gestuurd. Dan over kijken of we er klaar voor zijn: op welke termijn kunnen wij, en vooral de ondernemers, deze dingen verwachten? Want dit is natuurlijk precies het verhaal van vragen als: wat kunnen we wel en niet? Waarin kunnen we wel investeren en waarin niet? Waar kunnen we het volhouden? Dat laatste is eigenlijk de

vraag. Kan de Staatssecretaris misschien iets meer informatie geven over de planning en de termijnen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan voor de zomer worden toegezegd. Dat is dus binnen een paar maanden.

Mag ik doorgaan, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mevrouw Veltman verzocht me om de zero-emissiezones niet op personenvoertuigen van toepassing te laten zijn. Gemeenten hebben de mogelijkheid om vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone in te voeren voor stadslogistiek, dus voor bestel- en vrachtwagens. Voor personenvoertuigen is die mogelijkheid er nog niet. Daarvoor zal eerst een wijziging van het reglement verkeersregels en verkeerstekens doorgevoerd moeten worden. Ik ben op dit moment niet van plan om extra voertuigcategorieën, zoals personenvoertuigen, toe te voegen aan de zero-emissiezones. Dat zeg ik ook even richting meneer Van Houwelingen.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Mijn laatste vraag. Ik ben blij om dat te horen. Ongetwijfeld maken heel veel mensen zich er heel veel zorgen over dat ze met hun personenauto straks niet meer de stad in kunnen. Dan zegt de Staatssecretaris: op dit moment heb ik daar nog geen plannen voor. Maar ja, die kunnen natuurlijk nog komen. Als je nu een nieuwe auto aanschaft, wil je eigenlijk al weten of je straks, of na 2030 – dat is echt kort als je kijkt naar de levensduur van een auto – je auto überhaupt nog in de binnenstad kan gebruiken. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: kan zij misschien met wat meer komen dan dat ze op dit moment nog geen plannen heeft? Stel dat je nu een auto wil kopen of nu een auto hebt, kun je er dan van uitgaan dat je die auto over tien of vijftien jaar nog steeds kan gebruiken in je eigen stad? Dat willen mensen toch weten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zou dat heel graag doen, maar dat is echt aan een nieuw kabinet en daar zitten wij niet in.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als het nu dan niet bij de Staatssecretaris ligt – het is terecht dat daar op een ander moment keuzes over gemaakt worden – kunnen we ons daar als Kamer natuurlijk wel over uitspreken, zeg ik tegen de heer Van Houwelingen. Misschien moeten we dat dan in gezamenlijkheid gaan doen, want dit is ook voor de VVD een heel belangrijk punt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank voor de uitgebreide toelichting van de Staatssecretaris op de invoering, de zorgen die zij zelf heeft geuit en hoe ze daarmee aan de slag is gegaan. Ook dank voor de verschillende toezeggingen die zij net heeft gedaan. Ik heb een vraag over de voertuigcategorieën. U had een mooi voorbeeld uit mijn woonplaats, Amersfoort. Dat was het voorbeeld van een taxibedrijf met een of twee auto's. Als ik het goed begrijp, is die voertuigcategorie wel toegevoegd. Het gaat dan om taxi's. Graag nog een bevestiging op dat punt. Daar zit ook mijn zorg. Is er een mogelijkheid dat zo'n eenmanstaxibedrijf toch ook voor een ontheffing in aanmerking kan komen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Daarvoor heb ik een voorstel neergelegd bij de Kamer, maar dat is helaas controversieel verklaard. Dat kan dus wel, maar is nu controversieel. Wellicht wordt dat later opgepakt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
De mogelijkheid tot ontheffing is controversieel?

Staatssecretaris **Heijnen**:
De mogelijkheid om een zero-emissiezone in te voeren, specifiek voor taxi's.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Oké, dan zit die er nu dus niet in, want dat voorstel is controversieel?

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ja, dat klopt.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):
Oké. Dank voor de verduidelijking.

De **voorzitter**:
Ik zie verder geen interrupties, dus u kunt verdergaan.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Ik heb nog twee vragen in dit blokje die ik mag beantwoorden. Mevrouw Van Zanten gaf aan dat er extra ontheffingen moeten komen voor zero-emissiezones voor ondernemers. Er zijn dus eigenlijk al verschillende ontheffingen, vrijstellingen en subsidies voor ondernemers beschikbaar om de overstap naar zero emissie haalbaar en betaalbaar te maken. Die heb ik ook in overleg met gemeenten en brancheorganisaties opgesteld. We willen niemand houden aan het onmogelijke; ik wil dat nog een keer benadrukken. Als een ondernemer de overstap niet kan maken wegens financiële omstandigheden, dan kan die aanspraak maken op een ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden. Dus ook daar is in voorzien. Sommige gemeenten hebben al aangegeven een ontheffing te gaan verlenen onder de hardheidsclausule als een ondernemer de overstap niet kan maken vanwege een gebrek aan netcapaciteit; dat zeg ik richting mevrouw Van Zanten. Er zijn dus ook echt vele mogelijkheden voor ontheffingen. Mevrouw Van Zanten vroeg ook nog waarom we zero-emissiezones niet gewoon afschaffen. Ik heb daar net een hele toelichting op gegeven. Het gaat erom dat het niet aan mij en aan ons is om zero-emissiezones in te voeren. Dat ligt bij gemeenten. Het enige wat wij kunnen doen, is voorkomen dat het een lappendeken wordt. Ik heb daar net een toelichting op gegeven. Wellicht kan mevrouw Van Zanten die nog even terugluisteren.

De **voorzitter**:
Ik zie geen interrupties. De heer Bamenga? Nee.

De heer **Bamenga** (D66):
Ik ga ervan uit dat we nu het blokje overig krijgen.

De **voorzitter**:
Ja, we krijgen nu het blokje overig. Daar zit volgens mij heel veel in.

Staatssecretaris **Heijnen**:
Er is ook nog een blokje over laadinfrastructuur.

De **voorzitter**:

O, excuses. We krijgen een blokje over laadinfrastructuur.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mevrouw Veltman vroeg wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot de uitrol van laadinfrastructuur. Nederland is nog steeds koploper als het gaat om de uitrol van laadpalen. 28% van alle Europese openbare laadpalen staat in Nederland. In samenwerking met de regionale overheden en de netbeheerders heb ik afgelopen december een nieuwe bestuursovereenkomst getekend waarin afspraken zijn gemaakt over de uitrol van de laadinfrastructuur. In de brief Regionale Uitrol Laadinfrastructuur die op 19 juni 2023 naar de Kamer is gestuurd, is ook een gedetailleerde stand van zaken toegevoegd met betrekking tot de uitrol van de laadinfrastructuur. Ik zal voor de zomer weer een nieuwe voortgangsrapportage naar de Kamer sturen.

Mevrouw Veltman zei dat tankstations hun diesellanen niet mogen ombouwen en dat het zware vervoer daar de dupe van is. Ze vraagt hoe ik ervoor ga zorgen dat ook het vrachtverkeer bij tankstations kan laden. We zijn druk bezig om te werken aan de realisatie van een landelijk dekkend laadnetwerk voor de logistiek. Met zes samenwerkingsregio's heb ik afspraken gemaakt om ook buiten de rijkswegen de laadinfrastructuur te realiseren. Naar verwachting vindt 80% van de laadtransacties plaats op privaat terrein. Voor de publieke laadtransacties kijk ik naar verzorgingsplaatsen, die daarvoor aangepast worden. Dat geldt ook voor truckparkings. Daar kijk ik overigens samen met de Minister naar.

Mevrouw Veltman vroeg ook nog welke maatregelen ik wil nemen om de basisinfra voor waterstof op orde te brengen. Ik werk aan een subsidieregeling voor waterstof in de mobiliteit. Die is gericht op de bouw van tankstations en op de aanschaf van voertuigen. Daarvoor is dit jaar 30 miljoen euro ter beschikking gesteld. Daarbovenop is nog 210 miljoen euro gereserveerd voor de periode van 2025 tot 2028. Gezamenlijk zou dat voldoende moeten zijn voor een landelijke basisdekking. Ik verwacht dat die subsidieregeling nog voor de zomer voor het eerst kan worden opengesteld.

Meneer Van Houwelingen zei: is het niet verstandiger om te wachten tot het net op orde is en niet het risico te nemen? Nieuwe laadpalen voor elektrische auto's, waarmee slim wordt geladen, worden niet zozeer als knelpunt voor de hele transitie gezien. Voor de transitie naar zero-emissielogistiek en voor snelladen kan dan wel het geval zijn; dat is dus met name een belangrijk aandachtspunt. Daarom worden via prognoses de toekomstige behoefte aan netcapaciteit voor laadinfrastructuur en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Over de knelpunten is het Ministerie van IenW in gesprek met de betreffende partijen, zodat er op termijn voldoende netcapaciteit voor mobiliteit beschikbaar is. Verder zetten we met de Nationale Agenda Laadinfrastructuur samen met de regio's, netbeheerders en marktpartijen in op aanvullende maatregelen, zoals grootschalige toepassing van slim laden, zodat het bestaande stroomnetwerk optimaal gebruikt wordt. Ik moet zeggen dat dat best goed werkt. Ik ben een tijdje geleden nog in een nieuwe woonwijk in Utrecht geweest. Daar worden auto's gebruikt om op de piekmomenten in de avonduren huizen van stroom te voorzien. Auto's worden dus eigenlijk als een soort batterij gebruikt; dat is natuurlijk een hele efficiënte manier van omgaan met je netcapaciteit. Maar we zullen het met name moeten hebben van het inzetten op de snelladers en de grote installaties. Er werd door de BBB nog een vraag gesteld over de inzet van het ministerie als het gaat over het expliciet verslimmen van het net. Ik heb daar net eigenlijk ook al wat over gezegd. Het programma Slim laden voor iedereen heeft als doel dat in 2025 60% van de laadsessies slim is. We willen dat dat in 2030 100% is. Dan kun je dus de piekbelasting met ongeveer 20% verlagen. Met slim laden zou je in totaal 1,4 miljard euro aan netinvesteringen voorkomen. Dat gaat toch wel om een flink bedrag.

Meneer De Hoop vroeg nog hoe het staat met mobiliteit en laadinfra op de prioriteitenlijst als we stroom verdelen. Hij vroeg of ik dat ga regelen. Dat kan ik dus niet regelen, maar ik werk er wel maximaal aan om ervoor te zorgen dat dat gaat lukken. We hebben het team versterkt en we hebben ook de samenwerking met EZK op dit punt geïntensiveerd. Laadinfrastructuur wordt aangesloten op het laag- en middenspanningsnet. Regionale netbeheerders stellen daarvoor een eigen investeringsagenda op en provincies helpen daarbij. In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft het Rijk het belang van mobiliteit aan de provincies meegegeven. Daarnaast wordt onder regie van Minister Jetten natuurlijk heel erg hard gewerkt aan het oplossen van het probleem van de netcongestie. Dat doet hij in het kader van de landelijke aanpak netcongestie. Daarover is de Kamer vorige week geïnformeerd. Dat was het einde van dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Heel goed. Ik kijk even naar de linkerkant. Ik zie geen vragen meer over dit blokje, dus dan kunnen we naar het laatste blokje, overig.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja. Meneer Van Dijk vroeg nog naar de aanleg van goede fietsroutes, met name op de langere afstanden. Team Fiets heeft trouwens gezorgd voor de versnapering van vandaag; die vlaaien zijn vandaag extra uit Limburg meegenomen door ze, dus dat is wel aardig. In 2024 investeert het Rijk voor 18 miljoen euro in doorfietsroutes. Dat is een begin, zeg ik tegen meneer Van Dijk. Ik ben er zelf heel erg trots op dat in de afgelopen ronde, waarbij we 7,5 miljard hebben geïnvesteerd voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken, daarvan 780 miljoen euro is geïnvesteerd in fietsinfrastructuur, dus in het per fiets bereikbaar maken van de nieuwe woningen. Samen met cofinanciering van de decentrale overheden hebben we meer dan 1,1 miljard euro voor fietsinfrastructuur beschikbaar weten te stellen in 2022. Dat is echt heel fijn.

Het verder opplussen van investeringen in de fiets is aan een volgend kabinet. Ik heb er wel voor gezorgd, zeg ik nog even tegen de heer Van Dijk, dat er voor het eerst structureel een basisbedrag, ik meen 6 miljoen euro, voor fietsbeleid is opgenomen in de begroting van IenW. Dat was niet eerder het geval. Fietsen werd altijd gezien als een aangelegenheid van de decentrale overheden. Maar je ziet natuurlijk ook dat met name door de enorme opmars van de elektrische fiets de actieradius van fietsen echt wel flink veranderd is. Dat maakt ook dat de fiets veel meer een onderdeel is van de oplossing van de hele mobiliteitstransitie waarin we zitten. Daarom vind ik het belangrijk dat de fiets ook een volwaardige rol krijgt in de aanpak van de mobiliteitsuitdagingen waar we met z'n allen voor staan.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog of we de City Deal Ruimte voor Lopen kunnen verlengen. Ik vind de City Deal Ruimte voor Lopen ook een succes. Hij loopt helaas af. De opzet van City Deals is dat ze na vier jaar aanjagen zelfstandig doorgang vinden. Of voortzetten van de City Deal mogelijk is, zal ik bij mijn collega van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gaan navragen, omdat zij de regie hierover hebben. Meneer Van Dijk vroeg ook nog of, gelet op de snelle elektrificatie en betaalbaarheid, een nieuwverkoopverbod voor brom- en snelfietsen nog wel effect heeft. Meneer Van Dijk haalt terecht aan dat de elektrificatie van de brom- en snorfietsen erg voorspoedig verloopt. Als je daar vanuit een theoretische bril naar zou kijken, dan ligt het inderdaad niet voor de hand om vanuit het Rijk nog verder in die transitie te interveniëren. Tegelijkertijd hebben we ook Klimaatakkoordsafspraken en de Europese klimaatwet, die vraagt dat alle mobiliteit in 2050 klimaatneutraal is. Om daarop uit te komen, zullen we toch dat soort maatregelen moeten

overwegen. Ik kom dit voorjaar met een besluit betreffende een nationaal nieuwverkoopverbod. De verkenning daarnaar wordt op dit moment afgerond, maar ik zal de mate van proportionaliteit daar ook goed in betrekken.

Meneer Van Dijk vroeg ook nog naar de specifieke aanschafsubsidie voor elektrische snor- en bromfietsen voor mensen met een kleine beurs. Daar heb ik in het begin al iets over gezegd. Ik vind het ook goed dat daarnaar gevraagd wordt, eerlijk gezegd. Die financiële uitkeringsregeling is zeker nog in beeld, maar in de Kamerbrief van later dit voorjaar zult u ook geïnformeerd worden over een pilot die ik eventueel nog wil treffen op dit punt. Maar ik kan er nog niet te veel op vooruitlopen. Voor de maatregelen, waaronder de pilot, is nu 4 miljoen gereserveerd.

Meneer De Hoop heeft een vraag die ook gaat over de afspraak die we hebben met de sector om vanaf 2025 geen fossiele snor- en bromfietsen meer te verkopen. Hoe staat het daarmee? We hebben de afspraak met de sector dat alle nieuwverkopen van snorfietsen in 2025 emissieloos zijn. We streven ernaar om alle bromfietsen in 2030 100% emissieloos te laten zijn. Ik heb eerder aan de Kamer gemeld dat er op dit moment geen draagvlak is voor een Europees verkoopverbod van fossiele snor- en bromfietsen. We zijn aan het kijken naar een nationaal nieuwverkoopverbod. Ik heb de Kamer al laten weten dat ik dat verbod, als dat echt tot de mogelijkheden behoort, niet per 2025 wil invoeren. Ik vind de tijd tussen de aankondiging en de invoering dan namelijk eigenlijk te kort. Dat is ook een beetje wat de heer Van Houwelingen zei: let op dat je mensen niet overvalt. Tot en met 2025 zet ik erop in om de snelle autonome groei van de elektrificatiegraad een extra boost te geven met communicatiemaatregelen en een extra uitkeringsregeling voor mensen met een kleine portemonnee. Daar wordt u nog dit jaar over geïnformeerd.

Meneer De Hoop vroeg nog naar de Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Ik begrijp de zorgen over nieuwe aanbestedingen van dieselloertuigen. Ik werk aan een aanscherping van de Regeling bevordering schone wegvoertuigen met als doel om de aanbestedende diensten te verplichten om na 2025 extra duurzaam in te kopen. Voor sommige toepassingen is nu nog geen duurzaam alternatief beschikbaar en bestaat dus een uitzondering in de regeling, maar ik zie wel dat het aanbod van alternatieven aan het groeien is. Dat is op zich dus positief nieuws.

Meneer De Hoop vroeg ook nog of ik erop kan rekenen dat Nederland, als belangrijke benzine-exporteur, hard blijft handhaven wat betreft de export van vuile brandstoffen. Ik herken het belang van de export van schonere brandstoffen en blijf me daar samen met de ILT natuurlijk volop voor inzetten. De Nederlandse brandstof is sinds de introductie van de beleidsregel van betere kwaliteit. Bovendien leidt de invoering van vergelijkbaar beleid in andere landen, zoals België en Afrikaanse landen, tot bredere verbeteringen in de brandstofkwaliteit wereldwijd. Ik zet me internationaal in voor een gelijk speelveld. Zo organiseer ik eind februari een evenement tijdens een milieuconferentie van de Verenigde Naties en zet ik me in voor schonere brandstofnormen en een internationale resolutie. Dat alles doe ik in samenwerking met internationale organisaties, Afrikaanse en Europese landen, de Europese Commissie en de Benelux Unie.

Mevrouw Veltman vroeg aan mij en aan de Minister iets over rijbewijs C. Ik begrijp dat de Kamer en de ondernemers de gedoogconstructie graag verlengd zien worden. Dat wilde het kabinet ook. Zoals aan de Kamer is aangegeven, hebben we een uiterste inspanning gepleegd om tot een oplossing te komen. Ondanks het punt dat er nu geen zicht is op legalisatie en er bezwaren zijn op het gebied van de handhaafbaarheid en de uitvoerbaarheid, heeft het OM ermee ingestemd om die gedoogconstructie nog eenmalig te verlengen tot 1 juli 2024. De Europese Commissie heeft zich bereid getoond om naar dit probleem te kijken binnen de derde

Rijbewijsrichtlijn. Dat is de enige route om te werken aan een structureel handelingsperspectief in aanloop naar de vierde Rijbewijsrichtlijn. Conform de motie-Van Zanten c.s. die gisteren is aangenomen, zet ik daar ook op in en betrek ik de sector daar nauw bij. Meneer Van Dijk vroeg ook naar de motie-Van Zanten c.s. Wij geven daar dus graag uitvoering aan, want ik wil ook werken aan een mogelijke oplossing voor de ontstane situatie. De enige oplossingsrichting ligt op dit moment eigenlijk bij de Europese Commissie. Die heeft zich bereid getoond om naar dat probleem te kijken binnen de derde Rijbewijsrichtlijn. Ik probeer daar dus ook Europees wat mee te doen.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

De Europese Commissie gaat ernaar kijken. Op een zeker moment zal zij daar een oplossing voor aandragen, want dat is natuurlijk wat iedereen graag wil en waar u ook ferm op inzet. Maar in de tussentijd wordt er van ondernemers verwacht dat zij investeringen doen en dingen anders gaan doen, omdat ze anders niet aan de wet voldoen. Eigenlijk leggen wij het probleem dat wij het zelf en met de Europese Commissie niet geregeld krijgen, dus bij die ondernemers neer. Zo lijkt het nu voor mij. Ik snap dat gedogen niet de ideale oplossing is en ik hoor dat het OM daar negatief over adviseert, maar we kunnen die rekening toch ook niet bij die ondernemers neerleggen? Dat is een vraag aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het was een pilot. Onder die vlag hebben we dat zo kunnen doen. Het lastige is dat het punt waarover ik nu bevraagd word, eigenlijk meer de portefeuille van de Minister is. Wat ik weet, is dat wij natuurlijk alles aan het doen zijn om dit aan te pakken, maar dat we niet anders kunnen dan de Europese route bewandelen, omdat daarin de sleutel tot de oplossing ligt. Dat is bijzonder vervelend voor ondernemers; dat ben ik helemaal met mevrouw Veltman eens.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik vraag toch ook op dit punt een verduidelijking. Ik begrijp dat er eerder met het OM is gesproken om toch nog een halfjaar te mogen gedogen. Dat gesprek zouden we nu natuurlijk opnieuw kunnen voeren als de Europese route de komende maanden toch weinig soelaas gaat bieden op korte termijn, wat zomaar zou kunnen, om toch te kijken of we die gedoogperiode zouden kunnen verlengen om de ondernemers te helpen. Graag ook een toezegging op dat punt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik ken de Minister als iemand die alle registers zal hebben opengetrokken. Uiteindelijk is het natuurlijk een zelfstandige bevoegdheid van het OM om daarin een afweging te maken, maar wellicht luisteren ze mee en horen ze ook hoe NSC hiernaar kijkt, en helpt dat nog een handje.

Mevrouw Veltman vroeg of de implementatie van de RED III per 1 januari 2025 of 1 januari 2026 zal zijn. De herziene Richtlijn hernieuwbare energie is in het najaar van 2023 formeel vastgesteld. Lidstaten hebben anderhalf jaar de tijd om die te implementeren. Ik ben al begonnen met de voorbereiding voor de implementatie en ik moet zeggen dat het taaie kost is. Ik stuur de Kamer binnenkort een voortgangsbrief, waarin ik ook zal ingaan op de planning.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zou graag van de Staatssecretaris willen weten op welke termijn die brief dan verwacht kan worden, zodat de partijen die hierbij betrokken zijn echt een beetje weten waar ze aan toe zijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ongeveer binnen een maand, denk ik. Het is een heel pakket. Ik ben dat nu ook zelf nog heel zorgvuldig aan het bestuderen. Zodra dat allemaal gereed is, zorg ik dat het zo snel mogelijk naar de Kamer komt. Ik wil daar graag nog op reageren en ik kijk er ook samen met de Minister naar omdat het ons beider portefeuilles heel erg raakt, hoewel het primair bij mij ligt. We doen ons best om dat zo snel mogelijk te doen. Ik probeer dat dus binnen een maand te doen en gelukkig duurt februari maar kort.

De voorzitter:

Een korte, verduidelijkende vraag mag, mevrouw Veltman, want u heeft geen interrupties meer. Nee? Dan zie ik een interruptie van mevrouw Van Zanten van de BBB.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Ik vraag me nog af waarom we hierin eigenlijk zo nodig naar de Europese Commissie moeten luisteren. Kunnen we niet zelf bepalen of we nog langer blijven gedogen als het gaat om dat rijbewijs?

Staatssecretaris Heijnen:

Nee, dat gaat niet. We hebben daarover afspraken met hen gemaakt en die zijn bindend. Europees recht is ook bindend. Dus dat kan niet, nee.

De voorzitter:

Wilt u daar nog wat aan toevoegen of wilt u verdergaan?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik kan misschien nog toevoegen dat uiteindelijk het OM bepaalt en dat het OM alleen gaat voor een uitbreiding als er zicht is op een oplossing. Die oplossing is er nu nog niet, dus dat maakt de kans heel erg klein dat het OM voor een verlenging gaat.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Zouden we deze vraag dan bij de Minister van Justitie en Veiligheid kunnen neerleggen, aangezien zij de baas is van het OM?

Staatssecretaris Heijnen:

Het OM heeft natuurlijk een eigenstandige bevoegdheid. Ik heb dat ook vaker gezegd in het kader van mijn andere portefeuille, milieu. Ik krijg dan vragen over de ILT. Soms ergert de Kamer zich een beetje aan het toezicht en de handhaving, die strenger zouden moeten of juist minder streng. Dan zou ik misschien zelf wel heel graag willen zeggen wat de ILT moet doen, maar die heeft een eigenstandige bevoegdheid. Dat geldt natuurlijk precies hetzelfde voor de Minister van Justitie. Ook die kan het OM niet voorschrijven hoe het moet handelen. Wel worden dit soort debatten en publieke discussies ongetwijfeld door het OM gevolgd en zal het OM vast ook kijken naar wat proportioneel is en wat niet. Maar het is ook wel redelijk dat het OM vindt dat er wel ergens zicht op een oplossing moet zijn, omdat het OM niet oneindig kan blijven gedogen. Dan kom je namelijk in een hele rare situatie terecht. We kunnen dat dus doen, maar ik weet niet of dat op dit moment heel veel zin heeft. Ik zou zeggen dat het wel goed is dat er ook vanuit de Kamer wat signalen richting OM worden afgegeven over hoe de Kamer daar politiek naar kijkt. Maar laten we vooral zoeken naar een oplossing. Daar zijn de ondernemers uiteindelijk het meest bij gebaat.

Mevrouw Van Zanten (BBB):

Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat we zeker moeten kijken naar een oplossing waar iedereen bij gebaat is. Ik vind het gewoon heel lastig. Mijn motie van gisteren is met een enorme meerderheid aangenomen. De

Minister van IenW heeft gisteren en vorige week zelf aangegeven dat het hem ook heel erg aan het hart gaat. De Staatssecretaris geeft nu zelf ook aan dat het haar ook heel erg aan het hart gaat. Hoe kunnen wij het OM overtuigen? Als de Kamer in zo'n overweldigende meerderheid hierom vraagt en als de Minister en de Staatssecretaris van IenW dit ook graag willen, hoe kan het dan dat het OM dit belet? Ik vind dat lastig. Graag een reactie.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind het ook lastig om namens het OM te spreken, maar ik heb begrepen dat zij zeggen: als wij geen zicht hebben op een oplossing, houdt het gedogen voor ons ergens een keertje op; anders komen we in de juridische problemen. Dat betekent dat we zo snel mogelijk een oplossing moeten vinden. Ik denk echt dat dat de sleutel is. Ik ben er eerlijk in: het is niet mijn portefeuille. De Minister weet van de hoed en de rand. Ik zal het nog een keer met hem bespreken. Ik kan wel toezeggen dat we samen nog eens creatief gaan kijken wat we kunnen doen om de ondernemers te helpen en of we nog ergens een uitweg zien, maar ik kan mevrouw Van Zanten garanderen dat de Minister al alles op alles heeft gezet om tot een oplossing te komen voordat die brief richting de Kamer de deur uitging. Want dit zijn boodschappen waar niemand op zit te wachten. Wij in elk geval niet.

De heer Bamenga vroeg of ik bekend ben met voorbeelden uit andere landen waar autobelastingen plaatsafhankelijk zijn en wat we daarvan kunnen leren. Een landsdekkende kilometerheffing voor personenvervoer zoals in het coalitieakkoord was voorzien, bestaat vooralsnog niet in het buitenland. In 2022 is een technische briefing gegeven aan de Tweede Kamer over betalen naar gebruik. Daarin zijn enkele voorbeelden van een plaatsafhankelijke heffing toegelicht. Dat is bijvoorbeeld het geval in Singapore en in Stockholm. Bestaande voorbeelden betreffen plaatselijke heffingen, waarbij bij het binnenrijden van een bepaald gebied een bedrag betaald moet worden. Daarmee verschillen de voorbeelden, qua gebruikte techniek en systematiek, van een landsdekkend systeem van kilometerheffing.

De heer Bamenga vroeg ook nog om een toezegging om het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid te laten onderzoeken welke factoren bijdragen aan het draagvlak voor autobelastingen. Hij vroeg wat ik ervan vind om een participatieve waarde-evaluatie van die onderwerpen te laten doen. Na de val van het kabinet is betalen naar gebruik controversieel verklaard en is het project door het kabinet stopgezet. Uit de verkiezingsprogramma's van alle partijen blijkt dat er best sterk uiteenlopende ideeën zijn over betalen naar gebruik en over autobelastingen in het algemeen. Daarom vind ik het niet logisch om dit nu nader te laten uitzoeken. Dat geldt ook voor een participatieve waarde-evaluatie. Het is aan een volgend kabinet om te besluiten over een mogelijk vervolg.

Ik sluit af met de laatste vraag. Nee, dat was de vraag van meneer Van Houwelingen over de windmolens; ik heb toegezegd dat ik daar nog schriftelijk op terugkom.

Dat was het.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zie dat er nog een interruptie is van de heer Bamenga.

De heer Bamenga (D66):

Ik heb, denk ik, drie vragen. Ik zal gewoon met de eerste beginnen. Ik begin met het laatste wat de Staatssecretaris heeft aangegeven. Ik vroeg wat we kunnen leren van andere landen over het plaatsafhankelijk maken van autobelastingen. Daar heeft de Staatssecretaris verschillende voorbeelden van gegeven. De vraag is natuurlijk wat wij daarvan kunnen

leren. Ziet de Staatssecretaris manieren die volgens haar weleens interessant zouden kunnen zijn voor Nederland? Dat is mijn eerste vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het lastige is dus dat die systemen heel erg verschillen. Als je kijkt naar het invoeren van een landsdekkend systeem, dan komen daar technisch en systematisch heel andere dingen bij kijken dan wanneer je dat in een vrij overzichtelijk gebied doet. Vandaar dat het lastig is om dat een-op-een te vergelijken of kopiëren. Maar uiteraard geef ik meneer Bamenga wel gelijk dat je altijd moet kijken naar goede voorbeelden in andere landen. Omdat het controversieel verklaard is, lijkt het mij goed om die suggesties ook te doen aan de nieuwe bewindspersoon als er beleid op is gemaakt. Ik geef daarbij iets mee. In de vorige coalitie was er best veel animo voor deze thema's. Ik weet niet of dat ook in een volgende coalitie het geval zal zijn. Vandaar dat het ook controversieel is verklaard. Suggesties doen kan natuurlijk altijd.

De **voorzitter**:

Uw volgende vraag.

De heer **Bamenga** (D66):

Mijn volgende vraag gaat over iets waar de Staatssecretaris eerder een antwoord op heeft gegeven: het implementeren van de vlootnormering. Mag dat binnen de Europese regels voor de interne markt? De Staatssecretaris heeft geantwoord dat het niet verder onderzocht is. Ik zou van haar de toezegging willen dat zij dit verder gaat onderzoeken. Die kennis is namelijk nodig als wij verdere stappen willen zetten.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zit de hele tijd tegen iedereen te vertellen dat ik blij ben dat er binnen mijn portefeuille weinig controversieel is verklaard, maar dit is toevallig wel controversieel verklaard.

De **voorzitter**:

Dan een laatste vraag voor de heer Bamenga.

De heer **Bamenga** (D66):

Mijn laatste vraag. De Staatssecretaris heeft gesproken over elektrisch vervoer, over de fiets en andere vormen van schoon vervoer. Dat brengt mij tot een vraag over deelmobiliteit. De Staatssecretaris heeft hierover een voortgangsbrief gestuurd. Daarin staat dat het programmaplan voor deelmobiliteit in ontwikkeling is en dat er nog met partneroverheden wordt gesproken. Is het plan al klaar? Wanneer kan de Kamer het verwachten en wat zijn de vervolgstappen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat kan ik even voor meneer Bamenga navragen.

De **voorzitter**:

Dan vraag ik u om daar in tweede termijn op terug te komen. Ik zie geen interrupties meer, dus daarmee komt er een einde aan de eerste termijn. Wij gaan verder met de tweede termijn van de Kamer.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik zou graag een paar minuten schorsing willen. Kan dat?

De **voorzitter**:

Natuurlijk. Dan schorsen we drie minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We zijn aangekomen bij de tweede termijn van de Kamer. We hebben afgesproken dat iedereen 1 minuut en 40 seconden spreektijd krijgt. Dat is een derde van de eerste termijn. Er zijn vier interrupties per lid. Ik wil het woord geven aan mevrouw Veltman van de VVD.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u. Dank aan de Staatssecretaris voor de antwoorden en de lekkere taart. Er blijven een paar dingen bij mij hangen, waaronder het landelijk loket waar ontheffingen kunnen worden aangevraagd. U heeft gezegd: ik doe mijn uiterste best om dat per 1 juli te laten starten, in ieder geval een basisversie daarvan. Daar gaat u nog over in gesprek. Ik ben even benieuwd of u niet kunt toezeggen dat dat er gewoon is op 1 juli? Want het is van groot belang. Dat is één vraag. Er is wel meer waar ik nog even op moet kauwen, maar het andere punt betreft de vrachtwagens en de laadplaatsen voor het vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen. De Staatssecretaris gaf aan: dit gaat ook afhangen van wat ik met het beleid voor verzorgingsplaatsen doe. Ik ben benieuwd of de Staatssecretaris ons, in een brief of op welke manier dan ook, wat meer informatie kan geven over hoe ze die zaken laat samenhangen met elkaar en hoe we ervoor kunnen zorgen dat die laadmogelijkheden voor vrachtverkeer ook op die plekken gerealiseerd kunnen worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Van Houwelingen van Forum voor Democratie een interruptie voor u heeft.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Het was heel fijn voor mij om te horen dat ook de VVD'er zich zorgen maakt over de mogelijke uitfasering van personenauto's met een brandstofmotor, waardoor die niet meer de binnenstad in kunnen. Dat is controversieel verklaard. Mijn vraag aan de VVD is de volgende. Stel dat de Kamer met een motie komt om in ieder geval te garanderen dat personenauto's met een brandstofmotor tot 2040 – ik noem maar wat – overal terechtkunnen om mensen die wellicht een personenauto met een brandstofmotor willen kopen zekerheid te geven. Is dat iets wat de VVD wellicht zou kunnen steunen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb net aangegeven dat wij de Staatssecretaris op het hart drukken om die regeling nog niet in werking te gaan zetten. Dat lijkt ons heel verstandig. Een van de dingen die wij hebben aangegeven, is dat autorijden moet blijven kunnen. Ik voeg daar nu nog aan toe dat we willen dat we dat op een betaalbare manier kunnen blijven doen. Er is ons dus alles aan gelegen om hiervoor op te komen, dat vooropgesteld.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Daar zijn we het over eens, maar mensen willen nu bijvoorbeeld een auto kopen; dat kwam al heel vaak aan de orde in het debat. Je moet natuurlijk weten tot wanneer je die auto kunt gebruiken. Dan moet je toch een minimale mate van zekerheid hebben. Is de VVD bereid – dat is mijn vraag; het kan een ja- of nee-antwoord zijn – om die zekerheid te geven? Van ons hoeft die hele transitie niet. Maar ik doel op de zekerheid dat je met je personenauto met een brandstofmotor, als je die gaat kopen, in ieder geval in de binnenstad terechtkunt en op de rijksweg kunt rijden tot 2040. Dat willen mensen natuurlijk weten. Anders kun je geen auto meer kopen en weet je niet waar je aan toe bent. Is de VVD bereid om die zekerheid te geven, ja of nee?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als het enigszins kan, ben ik bereid om te zeggen: ja, graag. Want dat is wat ik heb aangegeven. Ik heb die informatie nu even niet paraat. U weet dat ik net ben begonnen als Kamerlid. Ik heb niet paraat in welke mate dit in bepaalde berekeningen voor het Klimaatakkoord is meegenomen. Ik vind het goed om dat tot mij te nemen. Maar gelooft u mij maar: wij vinden dat mensen auto moeten kunnen blijven rijden en willen mensen vooral niet de auto uit pesten. We willen dat het betaalbaar is en dat de auto goed gebruikt kan blijven worden. Daarom vinden wij dit een heel belangrijk thema. Daarom heb ik de Staatssecretaris op het hart gedrukt om hiervoor te blijven knokken.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties meer. Dan ga ik verder met de heer Van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor haar uitgebreide beantwoording en de verschillende toezeggingen. Ik ben ook heel bij met het verhaal – ik zie daar ook steun voor de lijn van Nieuw Sociaal Contract – over het toch echt voor iedereen die stap naar duurzaam vervoer mogelijk maken. Dat is ons echt uit het hart gegrepen. De diverse onderzoeken die zijn aangekondigd kunnen daar denk ik bij helpen, zoals dat naar de sloopregeling. Ook de ondersteuning voor de actieve mobiliteit heb ik terug gehoord en daar ben ik erg blij mee. Ik heb nog een enkele vraag. Ik sluit aan bij de vragen van mevrouw Veltman over het ontheffingsloket dat er per 1 juli zou moeten zijn. Kan dat toch wat scherper qua inzet? Kan het echt een toezegging zijn? Ik had nog een vraag over het nationaal verbod op snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor. Ik hoorde in het antwoord van de Staatssecretaris dat zij ook ziet dat het de goede kant opgaat. Waarom dan, ook al zou het later zijn dan '27, dat nu toch weer aanbieden in het eerste kwartaal? Zo heb ik het verstaan. In ieder geval daar nog een duiding op. Wat mij betreft begint het met nog eens duiden of die positieve transitie ook in '23 bijvoorbeeld weer verder is getrokken. Ik heb nog wel twijfels bij nut en noodzaak van een daadwerkelijk nationaal verbod, want daar gaat het hier om.

Als ik nog tijd heb, mijn laatste vraag, die in de eerste termijn was blijven liggen. Die gaat over het goede voorbeeld geven van het Rijk voor een schoon wagenpark. Dat gaat heel erg de goede kant op. Behalve bij Defensie, las ik: 6% maar. Dat blijft dan echt sterk achter, terwijl juist daar enorme investeringen zullen plaatsvinden in het wagenpark. Graag nog een reactie op wat er wordt gedaan om ook bij Defensie schoon vervoer te bevorderen.

Dank.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ik zie geen interrupties. Dan wil ik graag het woord geven aan de heer Van Houwelingen namens Forum voor Democratie voor zijn tweede termijn.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Veel dank. Veel dank ook voor de beantwoording van de vragen. Ik heb al aangegeven dat wat ons betreft deze transitie natuurlijk niet nodig is. Klimaatverandering is van alle tijden. We hadden drie grote vragen. Die zijn inderdaad beantwoord, maar ik heb er nog wel wat vraagtekens bij. Bijvoorbeeld over milieu. Er wordt alles aan gedaan om dingen te hergebruiken. Dat begrijp ik, maar als je een heel groot deel van je wagenpark gaat vervangen, dan levert dat per saldo altijd een heel grote milieubelasting op, al was het maar omdat die accu's gemaakt moeten

worden en omdat je de hele publieke omgeving moet herinrichten met laadpalen.

Ik heb nog één aanvullende vraag over die congestie. Ik begrijp dat de Staatssecretaris daarover in discussie is met de netwerkbedrijven. Mijn vraag is dan wat bijvoorbeeld Liander zegt. Zeggen ze, zoals de Staatssecretaris suggereert: als we dit en dit allemaal doen, dan gaat ons dat lukken? Het is nu al een probleem, dus het lijkt me dat het alleen maar een groter probleem wordt als we het wagenpark ook nog elektrificeren. Dan het laatste, voorzitter. Daar zou ik dan graag een motie over indienen, want daar ging een groot deel van het debat over. U voelt 'm waarschijnlijk al aankomen. Misschien moet er een tweeminutendebat komen, voor één motie. Ik wil dat zekerheid wordt gegeven aan mensen – ze kijken misschien zelfs mee nu – die een personenauto hebben of willen aanschaffen met een brandstofmotor. Die weten gewoon niet waar ze aan toe zijn. Het kan in theorie zo zijn dat je in 2030 je eigen binnenstad niet meer in kan. Ik vind dat we eigenlijk als Kamer, ook al is het controversieel, met een motie zouden moeten komen en die ook zouden moeten aannemen: tot bijvoorbeeld 2040 of 2045 ben je in ieder geval veilig met je brandstofmotor. Ik hoop dat andere partijen, ook de VVD – vandaar mijn interrupties – steunen dat we met zo'n motie kunnen komen om die zekerheid te bieden.

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor uw inbreng. Ik zie geen interrupties. Dan ga ik naar mevrouw Van Zanten voor haar inbreng namens BBB.

Mevrouw **Van Zanten** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil allereerst nog even snel terugkomen op de vraag van mevrouw Veltman van de VVD over of BBB de eerdere motie van haar collega Erkens kan steunen. Daarop kan ik zeggen: ja, die hebben wij medeondertekend. Mijn voorganger, de heer Eppink, heeft dat gedaan namens BBB.

Verder ben ik blij met de toezegging van de Staatssecretaris om nogmaals samen met de Minister te kijken naar een mogelijke oplossing voor de kwestie rijbewijs. Mijn vraag is of de Staatssecretaris ook kan toezeggen dat zij dat samen met de sector en het OM gaat doen, om te kijken of er gezamenlijk tot een mooie creatieve oplossing kan worden gekomen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan ga ik naar de heer Bamenga voor zijn inbreng namens D66.

De heer **Bamenga** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de Staatssecretaris. Zij heeft in ieder geval toch het belang laten horen van duurzaam vervoer en ook van de continuïteit van het beleid hierop. Ik dank haar ook voor de focus op tweedehandsvervoer. Het is heel belangrijk dat schoon vervoer voor iedereen toegankelijk is en blijft.

De Staatssecretaris gaf aan dat ze ook nog onderzoek wil doen naar welke inkomstengroepen tot op heden hebben geprofiteerd van het stimuleringsbeleid. Kan ze toezeggen binnen een maand met een brief te komen waarin ze hier een tijdsplanning voor schetst? Dat zou ik nog graag willen weten van de Staatssecretaris.

In ieder geval is het jammer dat de onderwerpen die wij als D66 belangrijk vinden controversieel zijn verklaard. Het lijkt erop dat er nu, in ieder geval op korte termijn, geen beweging in komt.

Verder meen ik dat nog niemand een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Als dat zo is, doe ik dat.

De **voorzitter**:

De heer Van Houwelingen heeft een tweeminutendeбат aangevraagd.

De heer **Bamenga** (D66):

Oké. Dan wil ik toch eindigen met een duidelijke inzet van D66. Het is belangrijk dat er schone mobiliteit is, die toegankelijk is voor iedereen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan zijn we klaar met de tweede termijn van de kant van de Kamer. De Staatssecretaris kan meteen beantwoorden, zie ik. Dat is mooi. Dan wil ik graag de Staatssecretaris het woord geven voor de tweede termijn van het kabinet. U heeft allemaal weer vier interrupties voor de tweede termijn.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de Kamer voor haar tweede termijn. Er is nog een aantal vragen aan mij gesteld. Mevrouw Veltman vroeg: kan dat loket echt niet toch al op 1 juli? Ze vroeg of ik dat kon toezeggen. Het is echt aan de RDW om dat loket op 1 juli operationeel te hebben. Maar ik kan haar wel toezeggen dat ik de RDW de komende tijd achter de veren zal blijven zitten en echt zal proberen hen aan te moedigen om op 1 juli op z'n minst de basisversie af te hebben en het loket zo veel mogelijk al te hebben ingeregeld. Want ik snap dat dat belangrijk is om duidelijkheid te kunnen geven aan de ondernemers.

Ze vroeg ook naar een brief over de verzorgingsplaatsen. Die brief ligt al bij de Kamer, zou ik even willen zeggen. Toen die brief is verstuurd, is het onderwerp ook meteen controversieel verklaard. Dat betekent dus dat de informatie in principe bij mevrouw Veltman bekend moet zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik vroeg eigenlijk hoe de Staatssecretaris verwacht dat dat vraagstuk van het niet kunnen laden van het vrachtverkeer uiteindelijk samenkomt met dat beleid. U hoeft dus niet inhoudelijk verder op het beleid voor verzorgingsplaatsen in te gaan, omdat dat controversieel is verklaard.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dus meer stand-van-zakenachtig?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ja, gecombineerd, dus zowel... Ik vraag niet naar iets om over te besluiten, maar ik wil erover geïnformeerd worden hoe we dat probleem van de laadplaatsen voor vrachtverkeer kunnen oplossen, in combinatie met het verzorgingsbeleid waar u mee bezig bent. Daar vraag ik überhaupt naar, maar u zegt dat dat gecombineerd zit, dus dan ben ik benieuwd naar die combinatie.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal dat wel even intern uitzetten. Dan kan mevrouw Van Zanten... Sorry, ik bedoel mevrouw Veltman. Zij kan binnen een paar maanden een brief over dat onderwerp verwachten.

De heer Van Dijk had een vraag over het nationaal verbod op snor- en bromfietsen. De reden waarom de brief nog even op zich laat wachten, is eigenlijk dat ik dat ook nog aan het overwegen ben. Het kan dus zo zijn dat ik ga voorstellen om niet met aanvullend beleid te komen.

Hij vroeg ook nog naar Defensie en schoon vervoer. Natuurlijk proberen we op allerlei manieren iedereen ervan te overtuigen om de omschakeling te maken. Daar waar mogelijk gebeurt dat ook al, zo veel als het kan. Maar ik zal specifiek bij Defensie nog eens kijken of wij daar nog wat extra

inspanningen op kunnen plegen. Zie dat dus maar als een inspanningsverplichting van mijn kant.

De heer Van Houwelingen vroeg naar de netcongestie. Hij vroeg: wat zegt zo'n Liander nou eigenlijk? Dat verschilt heel erg per regio. Zelfs per stad kan het heel erg verschillen. Op sommige plekken kunnen auto's zelfs helpen met het terugladen, om net die balans aan te brengen. Dan zijn auto's zelfs een onderdeel van de oplossing. Het verschilt dus echt heel erg.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank voor deze beantwoording. Liander en anderen hebben nu grote problemen met het netwerk. Dat is bekend. Zijn er misschien ook plekken of gebieden in Nederland waarover zij zeggen: als we dit zo gaan uitrollen, dan gaat het daar niet lukken, want we hebben nu al problemen en dan lukt het helemaal niet, dan loopt het helemaal vast? Hoort de Staatssecretaris dat wellicht ook? Is dat misschien dan een reden om te zeggen dat we het daar in ieder geval niet moeten gaan doen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er zijn ook kaartjes waarop staat welke plekken dat zijn. Die worden elke zoveel maanden geüpdatet. Dan zeg ik niet «doe het niet», maar dan ga ik wel met mijn collega van EZK in gesprek om te kijken hoe we omgaan met netcongestie. Dan probeer ik hem ervan te overtuigen dat het ook belangrijk is om ervoor te zorgen dat er genoeg aandacht is voor duurzaam vervoer, want dat is ook wel belangrijk voor het halen van de CO₂-doelen die we met elkaar hebben afgesproken. Zo proberen wij dus wel naar oplossingen toe te werken. Gelukkig is er heel veel innovatie, ook op dit gebied. Dat is wel echt heel fijn, vind ik. Ik verwacht ook wel veel van die innovaties. Dat zal zich de komende jaren nog verder doorontwikkelen. We zijn er nog niet – dat zeg ik er eerlijk bij – maar daarmee gaan de ontwikkelingen wel veel sneller. Hoe het verdergaat met de ontwikkeling van het totale elektriciteitsnet zal natuurlijk ook afhangen van de energiebronnen waarop de komende jaren zal worden ingezet.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank voor de beantwoording. Als ik het in mijn eigen woorden goed samenvat, zegt de Staatssecretaris dat ook voor de moeilijke gebieden niet geldt dat we het daar voorlopig niet gaan doen, maar dat dan de vraag is hoe we tot een oplossing kunnen komen. Tot slot is mijn vraag dan: wat zeggen die netwerkbedrijven dan? Krijgt de Staatssecretaris dan misschien van Liander of die andere netwerkbedrijven te horen «pas op, als we dit gaan doen, dan kan het echt weleens helemaal fout lopen en dan ligt het hele netwerk eruit», of zegt Liander dan «oké, we gaan ons best doen en wellicht lukt het»? Wat zeggen de netwerkbedrijven dan?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben er allemaal – zo'n Liander, om maar een voorbeeld te noemen, maar ook ikzelf – totaal nul komma nul baat bij om het hele netwerk te laten ploffen. Als wij zien dat iets in de praktijk gewoon echt niet kan, dan gaan we het natuurlijk niet doen. Maar als je ziet dat iets niet kan, dan is de opdracht wel om te gaan kijken wat er dan wél kan. Dat is de vraag die ik intern altijd stel. Als er een vraag komt uit de Kamer en ambtelijk wordt tegen mij gezegd dat het niet kan, dan vraag ik altijd: maar wat kan er wél? Daarover gaat dan het gesprek dat je vervolgens met elkaar gaat voeren.

Mevrouw Van Zanten vroeg mij om toch nog een keer samen met de Minister te bekijken of we samen met alle marktpartijen en het OM een oplossing kunnen vinden. Het lastige is dat dit niet primair onder mijn dossier valt, maar onder dat van de Minister. Ik wil niet voor hem spreken. Ik heb toegezegd om met hem het gesprek aan te gaan. Ik zal het verzoek

van mevrouw Van Zanten nog een keer met hem bespreken. Ik hoop dat mevrouw Van Zanten begrijpt dat wij nooit de indruk willen wekken dat wij het OM onder druk zetten om, zeg maar, voor te sorteren op een bepaald besluit. Dat is gewoon niet zoals wij werken. Ik snap wel heel goed dat zij mij vraagt om alle inspanningen te doen. De Minister kennende, vermoed ik dat er al een heleboel gebeurd is om tot een oplossing te komen. Dat gaf ik ook al eerder aan. Dat neemt niet weg dat we er nog een keertje samen naar gaan kijken. Dat zeg ik dus graag toe. Meneer Bamenga vroeg nog wanneer het onderzoek klaar is naar EV-subsidies en inkomens. Dat komt voor de zomer. De brief over deelmobiliteit volgt in het eerste kwartaal van 2024. Dat is een stand-van-zakenbrief.

Ik wil nog graag een correctie aanbrengen. Op een vraag die mij is gesteld over waterstof, heb ik gezegd dat 210 miljoen is gereserveerd, maar in het fonds is 103 miljoen voor 2024 gereserveerd.

Dat was 'm.

De voorzitter:

De heer Bamenga van D66 heeft een vraag.

De heer Bamenga (D66):

Dank voor de beantwoording van de vragen. Over het stukje over de deelmobiliteit wil ik nog graag weten hoe het nationaal samenwerkingsprogramma daarbij wordt betrokken.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat zullen we in de brief erbij vermelden.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Volgens mij zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van het kabinet en zijn alle vragen beantwoord. Dan rest mij alle toezeggingen die zijn gedaan, voor te lezen. Dat zijn er een heleboel. Ik noem alleen de toezeggingen waarbij een brief is toegezegd. Ik ga even mijn bril opzetten, anders lukt het niet.

- We gaan beginnen met de vragen van het lid Van Houwelingen van Forum voor Democratie over de geluidsnormering van windmolens. Die zullen binnen enkele weken schriftelijk worden beantwoord.
- Mocht een van beide kanten het anders zien, dan hoor ik dat graag. Anders blijf ik doorgaan met lezen.
- Toezegging twee. De Staatssecretaris zal laten onderzoeken welke inkomensgroepen het meest profiteren van stimuleringsbeleid en de Kamer hierover na afronding hiervan voor de zomer informeren. Dat is een toezegging aan de heer Bamenga.
 - De derde. De Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren zal rond het zomerreces bij de Kamer worden voorgehangen. Dat is ook een toezegging aan de heer Bamenga.
 - De vierde. De Kamer ontvangt voor de zomer een rapportage van de meldingen van ondernemers over zero-emissiezones.
 - De vijfde. Eind 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over de evaluatie van de ontheffing van zero-emissiezones.
 - De zesde. Na het voortgangsgesprek over het centraal ontheffingsloket met de RDW wordt de Kamer over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.
 - Nummer zeven. Dit voorjaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van een in te voeren nieuwverkoopverbod voor brom- en snorfietsen. Dat is een toezegging aan de heer Van Dijk.
 - De achtste. De Kamer ontvangt ongeveer binnen een maand een voortgangsbrief over de implementatie van de Renewable Energy Directive, de RED III, en het bijbehorende tijdpad. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

- Nummer negen. De Kamer wordt geïnformeerd over het onderzoek naar de sloopregeling voor oude auto's. Dat is een toezegging aan de heer Van Dijk.
- Nummer tien. De Kamer wordt binnen enkele maanden geïnformeerd over laadplaatsen voor vrachtverkeer op verzorgingsplaatsen. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

Dan ben ik aan het einde van de toezeggingen. Volgens mij klopt het.

De heer **Bamenga** (D66):

Zat er een toezegging bij over de deelmobiliteit? Die zat er niet bij, hè?

De **voorzitter**:

Die moeten we nog even toevoegen. We voegen een toezegging over deelmobiliteit toe.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik weet niet of ik deze vraag nu mag stellen, maar bij de laatste toezegging hoorde ik u zeggen dat de brief over het vrachtverkeer en de laadplaatsen binnen een paar maanden komt. Ik vraag me af of we dat wat concreter af kunnen spreken.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar mijn rechterkant. Over drie maanden. Dan zitten we in april.

Zullen we dat vasthouden? Ja. Hartstikke goed.

Daarnaast heeft het lid Van Houwelingen een tweeminutendebat aangevraagd.

Dan wil ik u allen hierbij hartelijk danken. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor het beantwoorden van de vele vragen die haar zijn gesteld, net als haar ondersteunende staf, die hard mee heeft gewerkt. Ik wil de leden van de vaste Kamercommissie bedanken voor de kritische vragen die gesteld zijn. Ik wil het publiek, iedereen die thuis heeft meegekeken en de ondersteunende staf bedanken voor het debat. Ik wens u allen een fijne avond toe.

Sluiting 16.33 uur.