

Tweede Kamer, Duurzaam vervoer

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 januari 2023 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 augustus 2022 inzake toezegging over de "Ladder van Laden" en het ingroeipad van laadinfrastructuur voor elektrische auto's richting 2030 (31305, nr. 364);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 september 2022 inzake beleidsregel export laagwaardige benzine en diesel naar West-Afrika (31209, nr. 238);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake start stimuleringsbeleid waterstof in mobiliteit (31305, nr. 372);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 november 2022 inzake milieuzones en zero-emissiezones voor voertuigen (30175, nr. 420);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2022 inzake beantwoording vragen commissie over wijziging van de stimuleringsfactoren in de Regeling energie vervoer (31239, nr. 370);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake voortgang strategische aanpak batterijen 2022 (31209, nr. 240);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 december 2022 inzake Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit (31305, nr. 379);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 januari 2023 inzake voortgang duurzaam vervoer (31305, nr. 380).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkers

Voorzitter: Graus

Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bontenbal, Van Ginneken, Graus, Koerhuis en Stoffer,

en mevrouw Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 18.09 uur.

De voorzitter:

Goedenavond, allemaal. Ik heet de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis kijken en luisteren via het digitale kanaal alvast voorzichtig van harte welkom. Ik heet ook de staatssecretaris, haar team en de leden die er al zijn, van harte welkom. Ik wacht echter nog even met het officieel openen van dit commissiedebat, omdat er momenteel nog zeker een viertal leden in de plenaire zaal bezig is met een debat. We hopen dat dat binnen tien minuten of een kwartier is afgerond. Daarna zal ik dit commissiedebat pas officieel openen. Dus excuses dat het even iets langer duurt.

De vergadering wordt van 18.10 uur tot 18.20 uur geschorst.

De voorzitter:

Nogmaals goedenavond. Ik heb u allemaal al welkom geheten. Omdat het debat in de plenaire zaal iets langer gaat duren, hebben we besloten om toch maar alvast te beginnen met de twee aanwezige sprekers van D66 en het CDA. Ik wil een spreektijd van vier minuten per fractie voorstellen. Verder stel ik voor om vier korte interrupties toe te staan. Omdat we nu al te laat begonnen zijn, hoop ik dat u de interrupties en ook de antwoorden daarop kort en bondig kunt houden.

Ik heb overigens net verzuimd om te zeggen dat we vandaag het commissiedebat over duurzaam vervoer houden.

Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Van Ginneken namens Democraten 66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dank, voorzitter. We hebben een voortgangsbrief gekregen van de staatssecretaris en die ademt veel ambitie als het gaat om duurzaam vervoer. Daar ben ik blij mee. Ze pakt de dingen die de Kamer eerder agendeerde ook goed op. Alleen, ambitie en urgentie zijn niet hetzelfde en de opgave blijft wel heel groot. We gaan tenslotte met elkaar voor klimaatneutraal in 2050 en 60% uitstootreductie in 2030. Daarom heb ik nog een aantal vragen en suggesties die ik aan de staatssecretaris wil meegeven voor de besluitvorming richting de Voorjaarsnota. Dat ga ik doen aan de hand van drie blokken: aanscherping en uitvoering bestaande regelingen, modal shift en elektrische auto's.

Allereerst de bestaande regelingen. We hebben eerder al gesproken over de zakelijke vlootnorm. Minister Jetten schreef op Prinsjesdag nog dat die er in 2024 of 2025 zou kunnen zijn. In een recente Kamerbrief van de staatssecretaris wordt nu 2025 genoemd. Ik lees in de Kamerbrief van de staatssecretaris dat er een kansrijke route is om het toch sneller te doen, dus om met de EU sneller tot een vergelijk te komen. Ik vraag me dus af waarom de staatssecretaris dan tot november nodig heeft om dat gesprek met de EU te voeren. Ik hoor graag de toezegging dat de staatssecretaris aanstuurt op een snellere reactie vanuit de EU. Dat moet wat mij betreft voor de zomer kunnen. Ik hoor ook graag de toezegging dat de staatssecretaris zich maximaal inzet voor de invoering van die vlootnormen in 2024.

Dan de brom- en snorfietsen. Diezelfde kansrijke route met argumentatie richting de EU is ook van toepassing als het gaat over het totaalverbod op fossiele snor- en bromfietsen per 2025. Ook daarvoor geldt dat als we wachten tot november 2023, invoering in 2025 bij voorbaat al onmogelijk is. Dus waarom kan dat niet wat sneller?

Een volgend punt is de voortgang rondom emissievrije zones. In de brief van de staatssecretaris staan mooie vorderingen. Zij weet dat wij graag meer zones zien, maar ik vraag nu aandacht voor een aspect dat ontbreekt in die aanpak. Dat is namelijk het verminderen van stadslogistiek. Kan de staatssecretaris toezeggen dat wordt onderzocht hoe logistieke hubs aan de randen van stadscentra kunnen bijdragen aan bundeling van stadslogistiek, zodat we heel veel overbodige kilometers in de stad besparen? En kunnen logistieke bedrijven misschien financieel gestimuleerd worden om voor die laatste kilometers lichte elektrische vrachtovertuigen te gebruiken, bijvoorbeeld vrachtfietsen?

Voorzitter. Ik kom te spreken over modal shift. Het IPCC laat zien dat gedragsverandering echt essentieel is om de klimaatverandering tegen te gaan en onze voetafdruk te verminderen. Op dit moment kent Nederland 8,8 miljoen personenauto's. Die staan veel stil, die zijn vaak fossiel en die vloot groeit elk jaar. Daarom ben ik fan van deelmobiliteit. Hoe en wanneer gaat de staatssecretaris uitvoering geven aan mijn bij de afgelopen begrotingsbehandeling ingediende amendement om deelauto's toegankelijk te maken voor minima?

In die aanpak met betrekking tot duurzaam vervoer, die modal shift, mis ik een aantal onderwerpen. Ik mis de rol van het ov. Dat is natuurlijk ook een vorm van duurzaam vervoer. Ik mis de samenhang tussen ontwikkelingen op het gebied van ov en alles wat er bij deze portefeuille op het gebied van duurzame mobiliteit gebeurt. Daarnaast mis ik een inzet op het afvlakken van de groei van de autovloot en op deelmobiliteit. Ik zou graag de toezegging krijgen dat de staatssecretaris al deze onderwerpen ook betreft bij het Voorjaarsnotapakket en dat ze deze vanaf 2025, wanneer de huidige maatregelenpakketten stoppen, blijft meenemen. Ik wil graag dat ze daar in volgende Kamerbrieven over rapporteert.

Voorzitter. Ik ben bij mijn laatste blokje: het aandeel elektrische auto's. Uit de Klimaatverkenning blijkt dat in 2030 het aandeel nieuwverkoop blijft steken op 49% tot 67%, terwijl het kabinet inzet op 100%. Houdt de staatssecretaris vast aan die ambitie van 100% en, zo ja, hoe gaat ze die dan bereiken? Kan ze toezeggen dat zich ervoor zal inzetten om bij de volgende Klimaat- en Energieverkenning het aandeel wel op 100% te laten uitkomen?

Voorzitter. Dat waren mijn vragen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng namens D66, mevrouw Van Ginneken. De heren Alkaya van de SP en Koerhuis van de VVD hebben zich inmiddels bij ons gevoegd vanuit de plenaire zaal. Meneer Alkaya, die nieuwe bril staat u goed, welkom. Ik heb vier minuten spreektijd en vier losse interrupties voorgesteld — ik zal het dadelijk misschien nog wel

een keer zeggen — kort en puntig omdat we iets zijn uitgelopen. We gaan nu luisteren naar de inbreng van het Christen-Democratisch Appèl, ook wel CDA genoemd. De heer Bontenbal. Hij doet zijn naam soms eer aan, maar vandaag niet. Hij maakt het weleens bont, maar nu moeten we het even kort houden. Meneer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik ga gelijk van start met het overkoepelend beleid. We hebben 55% CO₂-reductie afgesproken in 2030 en we willen ook de luchtkwaliteit verbeteren. Beide doelstellingen willen we halen. Dat betekent inzetten op verduurzaming van mobiliteit. Ik weet dat de staatssecretaris nu nog niet een totaalpakket kan neerleggen dat optelt tot de doelen die we in 2030 willen bereiken, maar ik wil wel van haar de verzekering dat ze aan dit pakket werkt en dat het er over een paar weken kan zijn. Na 2025 zit er een gat in de stimulering. Daar is ook in vorige debatten over gesproken. We moeten gewoon eerlijk zijn: dat gat moeten we wel vullen met elkaar.

Dan een paar punten over laadinfrastructuur. De staatssecretaris schrijft dat zij samen met de regio's een definitie voor een landelijk dekkend laadnetwerk heeft ontwikkeld, om te bepalen of er sprake is van voldoende laadzekerheid. Dat vind ik de juiste aanpak. Volgens mij moeten we niet sturen op aantallen laadpalen. Ik zou wel willen dat de Kamer dan geïnformeerd wordt over die laadzekerheid. Kan er een vorm van rapportage komen, zodat we een beetje kunnen meekijken hoe die dekking gaat plaatsvinden?

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis wilde iets aan u vragen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Bontenbal gaat snel door zijn tekst heen.

De **voorzitter**:

Dat is ook de bedoeling, trouwens.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We hebben in het Klimaatakkoord een prognose gegeven van 1,8 miljoen laadpunten in 2030. Dat zou ik een mooie doelstelling vinden. Hoor ik nou het CDA de ambities voor klimaat of voor elektrisch rijden afzwakken? Hoeven we geen doelstelling meer te hebben voor het aantal laadpunten in 2030?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dat is nooit een harde doelstelling geweest. Die 1,7 miljoen laadpunten kwam uit een studie van Ecofys. Daar stonden drie of vier scenario's in en daar is toen één scenario uit gepakt. Er kwam toevallig 1,7 miljoen laadpunten uit en dat is een soort eigen leven gaan leiden. Dat is geen doel op zich. Het doel is dat mensen hun auto kunnen laden. Dat kan met publieke laadpalen, die soms wat langzamer of wat sneller gaan. Laten we niet voorsorteren op zo'n doel. Ik vind die laadzekerheid of die dekking veel belangrijker. Het is absoluut geen terugschroeven van ambitie; integendeel. Het is juist op een hele slimme manier die ambitie willen waarmaken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan mijn vraag aan de heer Bontenbal. Wat hij een prognose noemt die niet veel voorstelt, heeft toch het Klimaatakkoord gehaald. Waarom gaan we niet beide doen? Waarom zeggen we niet dat we vasthouden aan het Klimaatakkoord en dat we zorgen dat er voldoende laadzekerheid is?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Omdat dat onverstandig kan zijn. Het kan zijn dat je dan onverstandige investeringen doet in het verzwaren van elektriciteitsnetten en laadpalen. Zo'n doelstelling kan tot verkeerde investeringen leiden. Elke euro die we effectiever aan klimaatbeleid kunnen besteden, is mij veel waard.

De **voorzitter**:

Meneer Koerhuis, ik zie u niet heel content kijken.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nee, nou, de heer Bontenbal begint over euro's en verwijt mij dat, maar tegelijkertijd hoor ik hem zeggen dat we met z'n allen het gat naar 2025 moeten vullen. Dus daar is hij wel bereid om naar euro's te zoeken om een gat te vullen, maar niet om vast te houden aan de doelstelling van voldoende laadpalen of -punten. Dat was mijn frons, voorzitter.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik denk dat de heer Koerhuis mij niet helemaal begrepen heeft. Het gaat erom dat iedereen, op elke plek, op het juiste moment, met de juiste snelheid zijn auto fatsoenlijk kan laden. Een snellader vervangt heel veel kleinere publieke laadpalen. Hoeveel langzame laadpalen er komen in straten, thuis, bij parkeergarages bij de Gamma en de Praxis, en hoeveel snelladers langs de snelweg of ook in de binnensteden — we weten nog niet precies hoe die configuratie eruit gaat zien. Laten we zorgen dat iedereen overal op tijd, op het juiste moment en met de juiste snelheid kan laden. Dat is volgens mij de doelstelling die we moeten hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Bontenbal, u mag uw betoog vervolgen. U hebt nog ongeveer 2 minuten en 50 seconden.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank. Een ander punt zijn de plekken waar snel geladen kan worden: bouwmarkten, meubelboulevards, hotels. Ik zou het eigenlijk wel mooi vinden als de staatssecretaris daar ook wat afspraken mee gaat maken. Volgens mij ligt daar namelijk nog een enorm potentieel. Daarnaast moeten we veel sneller aan de slag met het slim laden van elektrische auto's. De elektriciteitsnetten raken snel vol en er zijn allerlei ideeën over slim laden, maar ik heb het idee dat het nog niet snel genoeg gaat. Is de staatssecretaris bereid om daarover met de minister van EZK afspraken te maken, te beginnen op plekken met schaarste aan netcapaciteit?

Daarnaast nog iets over de vele tarieven bij de verschillende laadpalen en over allerlei laadpassen. Heel veel EV-rijders hebben inmiddels meerdere laadpassen in de auto liggen om op allerlei plekken te kunnen laden. Bij al die laadpalen gelden ook weer

allemaal verschillende tarieven. Moeten we daar niet iets aan gaan doen? Ik denk namelijk dat heel veel EV-rijders door de bomen het bos niet meer zien.

Met de financiering van klimaatmaatregelen is wel iets geks aan de hand. Als IenW namelijk verduurzamingsmaatregelen wil nemen, moet het ministerie ook de derving gaan dekken. Klopt dat, vraag ik de staatssecretaris. Als het namelijk zo is, is dat vreemd. Het gebeurt op andere terreinen namelijk niet. Als de minister van VRO isolatie subsidieert, dan hoeft hij niet de derving van energiebelasting uit zijn begroting te dekken. Of als de minister voor Klimaat en Energie energiebesparende maatregelen in de industrie neemt, hoeft hij ook niet de derving van de energiebelasting te dekken. Sterker nog, binnen dit ministerie zelf hoeft er ook geen accijnsderving begroot te worden als de maximumsnelheid naar beneden wordt gebracht. Ik vind dat wel apart. De vraag is dus: is dat zo en ziet u ruimte om dit te corrigeren en in ieder geval één lijn te trekken?

Dan iets over de ILT en de brandstofkwaliteit. De ILT is hard gaan optreden en ik snap dat. Je wilt niet dat Afrika het afvoerputje wordt qua brandstofkwaliteit. Maar de aanpak moet wel effectief zijn. Ik krijg nu signalen dat de export zich gewoon van Rotterdam naar Antwerpen verplaatst, want België wil niet hetzelfde doen als wij. In Afrika willen ze die brandstoffen wel hebben, want die zijn gewoon goedkoper. Inmiddels wordt dezelfde brandstof gewoon vanuit Rusland geleverd. Volgens mij heeft de ILT een vrij grote broek aangetrokken, maar de gewenste effecten — dat is uiteindelijk toch waar wij op willen sturen — zijn er niet. In Nairobi zou er een akkoord gesloten worden, maar volgens mij heeft dat ook niet geleid tot stevige afspraken. Ik zou toch willen dat er inzichtelijk wordt gemaakt hoe die brandstofstromen nu lopen en of die ingreep daadwerkelijk effect heeft gehad.

Dan iets over bio-ethanol, tot slot. Ik heb daar wat schriftelijke vragen over gesteld. Volgens mij zijn wij het daarover nog niet helemaal eens met elkaar. In de beantwoording staat wel het volgende. "De RED III biedt concretere handvatten om specifiekere CO₂-reductie in de keten te belonen. Ik overweeg dit bij de nationale implementatie ook door te voeren." Kan de staatssecretaris dit verder toelichten? Welke rol spelen broeikasgasreductie-eenheden (BKE's) hierin en wat betekent dit voor brandstoffen zoals bio-ethanol uit Nederland, dat een veel hogere CO₂-reductie biedt dan ethanol vanuit de VS met een grotere CO₂-voetprint?

Nog één zin. Mag het, voorzitter?

De **voorzitter**:

U bent eigenlijk ruim over uw tijd heen, dus dan zou het echt in één zin van een paar woorden moeten.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Eén zin. De juridische quickscan over de verenigbaarheid van een nationale zakelijke vlootnorm is gedaan door een ngo. Ik heb er eerlijk gezegd moeite mee dat het ministerie een milieu-ngo dit soort opdrachten geeft. Ik vind dat een onafhankelijk bureau dat zou moeten doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel meneer Bontenbal voor uw inbreng namens het CDA. De heer Koerhuis gaat de joker inzetten. Zijn laatste interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

De heer Bontenbal begint nog een keer over het gat naar 2025. Hij vraagt de staatssecretaris in feite om dekking, of niet de staatssecretaris, maar andere bewindspersonen of andere begrotingen. Dan is mijn vraag aan de heer Bontenbal natuurlijk: waar denkt hij zelf aan? Hij poneert de vraag hier zo, maar waar denkt hij aan?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Het is mij nu niet helemaal duidelijk wat u bedoelt. Mijn punt was dat ik het gek vind, maar ik heb ook de checkvraag gesteld dat we over de ministeries heen niet consistent omgaan met het dekken van de derving. Als je het bij lenW vraagt, dan moet je het ook vragen bij EZK en andere ministeries. Als je het bij EZK en bij VRO niet vraagt, dan zou je het ook niet bij lenW moeten vragen. Er speelt nog iets anders mee. Als deze manier van rekenen de kosteneffectiviteit van maatregelen bepaalt en lenW die derving moet meenemen in de kosteneffectiviteit, dan krijg je heel vertekende cijfers als andere ministeries dat niet hoeven doen. Even heel concreet: dat betekent dat bepaalde verduurzamingsmaatregelen in de mobiliteit duurder uitvallen qua kosteneffectiviteit dan bij de andere ministeries. Dat zouden wij niet moeten willen. Volgens mij moet je appels met appels vergelijken of peren met peren, maar niet appels met peren.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor de beantwoording, meneer Bontenbal. Meneer Stoffer van de mannenbroeders van de SGP heeft zich inmiddels ook bij ons gevoegd. Ik blijf het herhalen, ook in verband met interrupties: vier minuten spreekijd en vier korte interrupties. We gaan eerst luisteren naar de inbreng van geachte afgevaardigde Alkaya van de Socialistische Partij.

De heer **Alkaya** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Wij verbruiken als samenleving nog steeds te veel fossiele brandstoffen, ook in het verkeer en het goederenvervoer. De meeste partijen zijn het daar wel over eens, en ook over dat het een goede zaak zou zijn als we dat zouden verminderen. In ieder geval de partijen die naar dit soort debatten komen, zijn het daar meestal wel over eens. Als dat niet is vanwege de bestrijding van klimaatopwarming, dan is het wel vanwege de afhankelijkheid van controversiële landen waar die fossiele brandstoffen zoals olie en gas vandaan moeten komen. Alleen moeten wij de rechtvaardigheid niet uit het oog verliezen bij dit soort maatregelen die dat voor elkaar beogen te krijgen, zoals subsidies en belastingkortingen. Elektrische auto's zijn al jarenlang uitgezonderd van wegenbelasting, bpm en accijns. Zakelijk rijders genieten bovendien van een lagere bijtelling. Daarbovenop heb je dan nog een aanschafsubsidie, de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulieren, die in de volksmond de "Teslasubsidie" is gaan heten.

De overheid betaalt dus duizenden euro's mee aan de aanschaf van elke elektrische auto, wat na volgend jaar afgelopen zou moeten zijn. Mijn vraag is: heeft de

staatssecretaris al definitief besloten dat het daarbij blijft en dat de regeling niet verlengd zal worden, zeker gezien de tussentijdse evaluatie, die liet zien dat maar liefst 61% van de gebruikers van de subsidie ook een elektrische auto zou hebben gekocht als die Teslasubsidie er niet was geweest? Wat vindt zij ervan dat aan de andere kant meer dan de helft van de ondervraagden aangaf dat zij hun aanschaf hebben uitgesteld omdat de subsidiepot leeg was, en dat ze elk jaar weer wachten tot januari zodat ze een elektrische auto kunnen kopen? Aan de ene kant heb je dus 61% van de gebruikers die zegt: ik zou sowieso al een elektrische auto kopen. Aan de andere kant heb je een groep, meer dan de helft, die zegt: ik wilde al een elektrische auto kopen, maar omdat die subsidie er is, heb ik gewacht tot de subsidiepot in januari weer gevuld was. Want ja, vorig jaar was hij eind mei alweer leeg. Daar werkt de Teslasubsidie dus zelfs vertragend.

In de EU is besloten dat vanaf het jaar 2035 alle nieuwe auto's uitstootvrij moeten zijn. Dat soort stippen op de horizon vind ik een goede zaak. Dat zorgt ervoor dat fabrikanten een haalbare stip op de horizon krijgen en dat ze gedwongen worden te innoveren. Onze regering doet daar echter een schepje bovenop en wil dat in ons land al vanaf 2030 geen uitstootvrije auto's meer nieuw verkocht worden. Hoe realistisch of haalbaar is deze ambitie nog, vraag ik aan de staatssecretaris.

De voorzitter:

Er is een interruptie van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor de collega van de SP kritische vragen stellen over het nut van ambitieuzer normeren en kritische vragen over subsidie, terwijl hij volgens mij wat het laatste betreft voorbijgaat aan het feit dat de huidige subsidie juist ook de aanschaf van tweedehands auto's stimuleert, wat volgens mij aan een deel van de bezwaren van de heer Alkaya tegemoetkomt. Mijn vraag aan hem is: wat stelt hij dan wel voor? Ik noemde in mijn inbreng zakelijke vlootnormering. Ik heb me ook ingezet voor werkgebonden personenvervoer en de Clean Vehicles Directive. Dat zijn allemaal voorbeelden van normeren die deze ambitie gaan realiseren, maar ik hoor de heer Alkaya daar niks naast zetten. Wat zijn zijn plannen?

De voorzitter:

Wat zijn uw plannen, meneer Alkaya?

De heer **Alkaya** (SP):

Of ik heb me niet goed uitgedrukt — dat zal het wel zijn — of mevrouw Van Ginneken heeft niet helemaal goed geluisterd, want ik ben juist wel een voorstander van het normeren. Bij die normering vanaf 2035 wordt gezegd: tot die tijd krijgen fabrikanten de tijd om te innoveren; wij verwachten dat vanaf dan alle nieuwe auto's uitstootvrij zijn. Dat soort normering vind ik goed om aan de kant van de fabrikanten een stip op de horizon te zetten. Ik ben geen voorstander van aanschafsubsidies voor relatief dure auto's. Natuurlijk is dat wel gemaximeerd, maar elektrische auto's blijven alsnog relatief duur. Je ziet ook in de tussentijdse evaluatie dat daarvan mensen gebruikmaken die relatief welvarend zijn. Zelfs de politieke achtergrond van de gebruikers is onderzocht. Dat zijn D66-, VVD- en GroenLinksstemmers. Dat verbaast mij eerlijk gezegd niet. Dat zijn dus

ook allemaal mensen die voor een groot deel aangeven: ik heb die subsidie eigenlijk helemaal niet nodig om een elektrische auto te kopen. Op dat soort subsidies ben ik dus kritisch, maar normering aan de kant van de fabrikanten zou ik steunen. Dat zou dan mijn kant van het verhaal zijn.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb het onderzoek over die subsidie ook gelezen. Ik las daar ook in dat 40% van de mensen die er gebruik van gemaakt heeft, geen elektrische auto gekocht had zonder subsidie, dus ik denk dat je genuanceerd moet kijken naar waar die subsidie impact op heeft. Maar ik heb de heer Alkaya volgens mij toch echt horen zeggen dat hij zich zorgen maakt over de haalbaarheid van 100% emissievrije nieuwverkoop in 2030 in plaats van de Europese ambitie van 2035. Ik wil de heer Alkaya dus nog een keer uitdagen om mee te denken over een ambitieuzer pakket aan normeringen die we kunnen stellen, zodat we hier in Nederland echt onze bijdrage leveren aan het halen van de klimaatambities.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik ben geen principieel tegenstander van een verscherpte norm ten opzichte van wat je internationaal of in Europees verband afspreekt. Alleen, ik denk niet dat het haalbaar is. Mijn vervolgvraag aan de staatssecretaris is dan ook hoe zij dat wil behalen zonder dat soort oneerlijke subsidies ertegenaan te gooien. Want dat vind ik niet rechtvaardig. Als je als Nederland, als lidstaat alleen, een normering kunt opleggen aan fabrikanten die scherper is dan de Europese normering, dan ben ik daar niet principieel tegen. Alleen, ik betwijfel of dat haalbaar is, of je die als Nederland alleen fabrikanten zou kunnen opleggen. Ik denk dat 2035 goed is. 2030 zou qua normering mooi zijn. Ik betwijfel of dat haalbaar is, maar ik hoor dat graag van de staatssecretaris.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik ga toch een beetje plagen, want ik zou mijn collega van de SP willen vragen om deze boodschap dan ook binnen de fractie te verspreiden. We hebben deze week namelijk weer een debat over de salderingsregeling. Daar speelt iets vergelijkbaars. Er ligt een voorstel om die te versoberen, omdat wij denken dat er een stroom geld gaat van mensen zonder zonnepanelen naar mensen met zonnepanelen. Ik snap dit punt. Het is een terecht punt, denk ik. Maar dan moet de SP-fractie wel consistent zijn. Op andere dossiers zou de fractie daar dan dus ook voor moeten opkomen, maar ik zie dat nog niet gebeuren bij andere dossiers.

De heer **Alkaya** (SP):

Als ik net zo flauw zou zijn als de heer Bontenbal, zou ik zeggen dat het voor zijn fractie precies andersom geldt. Hij is voor het afschaffen van het salderen, maar hij wil ook graag die Teslasubsidie. Hij heeft net gevraagd: wat gaan we dan na 2025 in stand houden? Maar zo flauw ben ik niet, dus ik zal even inhoudelijk reageren. Die salderingsregeling werkt eigenlijk te goed. Je hebt mensen ervan overtuigd om bepaalde zaken aan te schaffen, om zonnepanelen aan te schaffen, en daarbij in het vooruitzicht gesteld dat ze dat kunnen terugverdienen. Het is oneerlijk om dat tussentijds af te schaffen. Die regeling werkt zo goed dat te veel mensen dat hebben gedaan. Het net kan het niet aan; dat snap ik. Als we zo'n salderingsdebat willen voeren, moet dat inderdaad met mijn partijgenoot Renske Leijten. Ik heb net betoogd dat zo'n

aanschafsubsidie voor Tesla niet goed werkt. Mevrouw Van Ginneken is blij met 39% van de mensen die aangeeft: anders had ik niet zo'n elektrische auto gekocht. Die 61% die aangeeft "ik had het alsnog gedaan" vind ik problematisch. Als ik hier zou voorstellen "we gaan een subsidiepot instellen" en 61% daarvan is eigenlijk verspilling, dan zouden jullie als coalitiepartijen zeggen: de SP is gek geworden met die 61% verspilling. Toch is dat bij de Teslasubsidie het geval. Die werkt gewoon niet goed en is bovendien onrechtvaardig.

De heer **Bontenbal** (CDA):

We moeten dit salderingsdebat hier niet gaan voeren. Dat bewaren we gewoon voor donderdag. Maar daarbij gelden ook vergelijkbare cijfers. Je kunt nog steeds een businesscase houden van zeven à acht jaar als je die salderingsregeling versobert. Dat wil de SP ook niet. Daarbij is ook sprake van een vorm van oversubsidiëring. Als je dan het argument gebruikt dat de energietransitie sociaal moet zijn, wat ik heel belangrijk vind, moet je dat volgens mij wel consequent over alle beleidsterreinen gebruiken. Dat was mijn opmerking daarbij.

De heer **Alkaya** (SP):

In algemene zin ben ik het daar natuurlijk helemaal mee eens. Tegelijkertijd hebben we hier ook te maken met het vraagstuk van het dalende vertrouwen in de overheid. Wij willen een eerlijke overheid. Als jij mensen belooft "koop zonnepanelen; je kunt het terugverdienen, want er is een salderingsregeling" en je zegt tussentijds dat je het gaat aanpassen, dan tast dat het vertrouwen aan. Dat vind ik niet goed. Dat speelt natuurlijk niet bij de Teslasubsidie. Dat is een aanschafsubsidie; dat is heel wat anders.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik moet natuurlijk even reageren als de heer Alkaya mij in zijn reactie op de heer Bontenbal betreft. Als het gaat over de aanschafsubsidie voor elektrische auto's, ben ik heel blij dat 40% zegt: ik had de auto zonder subsidie niet gekocht. Ik ben er blij mee dat er een voorziening in zat dat ook de aanschaf van tweedehands elektrische auto's gestimuleerd werd. Daarmee heb ik niks willen zeggen over de 61% waar de heer Alkaya mij toch met een soort terminologie in rommelde. Daar sta ik niet helemaal achter. Daarom zei ik daarstraks ook dat ik daar genuanceerd naar kijk. Maar ik zie zeker hele mooie positieve elementen in hoe de subsidie tot nu toe werkt. Dat wilde ik even zeggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Ik hoorde niet echt een vraag, dus meneer Alkaya kan zijn betoog vervolgen. Hij heeft nog ongeveer anderhalve minuut.

De heer **Alkaya** (SP):

Dan ga ik dat doen, al wil ik wel opgemerkt hebben dat het allebei hetzelfde is. 60% zegt het ene, 40% zegt het andere. Dat is een gegeven en daar kun je volgens mij maar één oordeel over hebben. Je kunt het niet én goed én slecht vinden. Je kunt niet én vinden dat het goed werkt én vinden dat het daardoor niet goed werkt. Mijn appreciatie is duidelijk: het werkt niet goed genoeg.

De **voorzitter**:

We gaan de tijd nu aanzetten voor de laatste anderhalve minuut.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Mijn vraag aan de staatssecretaris was: is het niet eerlijker om aan te geven dat het waarschijnlijk onhaalbaar is dat al vanaf 2030 alle nieuwe auto's in Nederland volledig uitstootvrij zijn en dat we nu niet moeten proberen om dat toch nog recht te trekken met subsidies, als in Europees verband al is afgesproken dat de datum 2035 is? Ik heb gezegd dat dat niet eerlijk en rechtmatig is. De Rekenkamer heeft al eens eerder onderzocht hoeveel het kost om een ton CO₂ te besparen en heeft verschillende zaken met elkaar vergeleken. Het stimuleren van elektriciteit is een van de duurste maatregelen om te nemen. Je kunt veel beter inzetten op bijvoorbeeld het isoleren van huizen, zonnepanelen op daken en dat soort zaken.

Tegelijkertijd zien wij dat de ticketprijzen in het openbaar vervoer stijgen. De SP zou liever zien dat het kabinet meer geld vrijmaakt om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen en meer producten te laten vervoeren via de binnenvaart. Daarmee pakken we gelijk de files aan, want de wegen slibben nou eenmaal dicht, met of zonder elektrische auto's. Onderschrijft de staatssecretaris dat? En is zij bereid hiervoor meer middelen te reserveren om duur vervoer te stimuleren in plaats van puur te focussen op elektrische auto's? Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Alkaya, voor uw inbreng namens de SP. Het lid Koerhuis, Volkspartij voor Vrijheid en Democratie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Voorzitter. Nederland zit in een vervoerstransitie waarin al het vervoer elektrisch en schoon wordt. We gaan van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en bio- en synthetische brandstoffen. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken het haalbaar en betaalbaar te doen, het niet te verplichten maar te stimuleren. Ik ben bezorgd over het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat voor mobiliteit. Ik zie dat het ministerie alleen verplichtingen onderzoekt. Hoe kan dit? Kan de staatssecretaris mijn bezorgdheid wegnemen?

Elektrisch rijden. De doelstelling is dat alle nieuwe auto's elektrisch zijn en dat we 1,8 miljoen laadpunten hebben geplaatst in 2030. Ik heb grote zorgen of en hoe we die doelstelling gaan halen, want we zien dat nieuwe elektrische auto's nog te duur zijn, tweedehandse elektrische auto's er nu nog niet zijn, laadpalen te langzaam worden geplaatst en de druk op het elektriciteitsnet te hoog is.

De staatssecretaris is de mogelijkheid aan het onderzoeken om nieuwe elektrische auto's te verplichten voor de zakelijke markt — de D66-motie — maar dit kost miljarden euro's aan gemiste bpm- en accijnsinkomsten. Waar zoekt de staatssecretaris die dekking? Vanaf 2025 moeten elektrische auto's wegenbelasting betalen en kosten ze meer geld dan fossiele auto's. Waar zoekt de staatssecretaris de dekking om bedrijven te compenseren? Als de staatssecretaris bereid is om die dekking te zoeken voor het verplichten van de dure zakelijke markt, waarom dan niet voor het stimuleren van de zakelijke markt of voor het stimuleren van de gewone particuliere markt?

Wat doen we om de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's te ontwikkelen? Ik heb eerder voorgesteld om tweedehandse elektrische auto's zo veel mogelijk in Nederland te houden en een export-bpm in te voeren voor elektrische auto's die nog geen bpm hebben betaald en deze opbrengst terug te sluizen naar automobilisten. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

Wat doen we om laadpalen voor elektrische auto's sneller te plaatsen? Na lang vragen hebben we eindelijk het tijdspad tot 2030 gekregen. Maar wat we nog niet hebben gekregen, zijn de locaties, de plannen op provincieniveau waar we die 1,8 miljoen laadpunten gaan plaatsen. Ik heb een motie hierover aangenomen gekregen. Graag een stand van zaken.

We zien dat het plaatsen van semipublieke laadpunten achterblijft bij de doelstelling. Dit zijn laadpunten bij bouwmarkten, woonboulevards et cetera. Wat gaat hier precies niet goed?

Ik kan me voorstellen dat de druk op laadpunten in een provincie op de ene plek groter is dan op de andere plek. Brengen we dit ook in kaart?

Wat doen we om de druk op het elektriciteitsnet te verlichten? We kunnen de druk verlichten door slimme laadpalen te plaatsen die elektriciteit kunnen opnemen als de prijs laag is en die elektriciteit kunnen terugleveren als de prijs hoog is.

Voorzitter. Dan de Ladder van Laden, die gemeenten voor iedere nieuw te plaatsen laadpaal moeten aflopen en die het plaatsen van laadpalen remt. In die ladder is opgenomen dat elektrische rijders eerst een laadpaal in hun eigen vve-garage moeten plaatsen en dat dan pas een gemeente een laadpaal op straat mag plaatsen. Dit remt het plaatsen van laadpalen, wat ik niet wil. Ik heb hierover een motie aangenomen gekregen. Graag een stand van zaken.

Voorzitter. We plaatsen niet alleen laadpalen op straat en in garages, maar ook op verzorgingsplaatsen. We zien dat dit niet goed gaat. De komende tijd worden de kavels op verzorgingsplaatsen opnieuw geveild. De minister wil dat er twee gunningen komen: een gunning voor een tank- en laadstation met shop en een gunning voor een laadstation met shop. We zien dat Fastned in het verleden gunningen heeft gekregen, maar vaak geen laadpunten plaatst terwijl een tankstation op dezelfde verzorgingsplaats wel laadpunten wil plaatsen. Hoe kijkt de staatssecretaris hier tegen aan? Dit remt het plaatsen van laadpalen, wat ik niet wil. Hoe staat het met de 50 waterstoftankstations die we gaan bouwen?

Voorzitter, tot slot. We hebben afgesproken dat mkb'ers gaan bijhouden hoeveel CO₂ hun auto's uitstoten. Waarom laten we deze administratieve lastendruk bij mkb'ers terechtkomen en niet bij energiebedrijven? We laten die van CO₂-rechten ook bij energiebedrijven terechtkomen. Waarom laten we de uitvoering niet zo veel mogelijk aansluiten bij Duitsland en België? Waarom geven we auto's die minder CO₂ uitstoten niet een lagere CO₂-wegingsfactor? Graag een reactie.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Netjes binnen de tijd. Mijn complimenten daarvoor. De heer Bontenbal, voor een interruptie.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Is collega Koerhuis het met mij eens dat wij hebben afgesproken dat er een klimaatdoel van 55% in het coalitieakkoord staat, dat mobiliteit dat nog niet lijkt te halen en dat we dus daar een gat hebben? Hoe denkt hij dat we dat gat kunnen opvullen als we dat niet een bepaalde manier gaan stimuleren? Dat kan via normeren, beprijzen of stimuleren. Is hij het mij eens dat daar een beleidsgat zit en dat wel opgevuld moet worden, omdat we anders het coalitieakkoord niet realiseren?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nou dreigen we er een klimaatdebat van te maken. Dat wil ik eigenlijk niet. Ik zou de vraag die de heer Bontenbal stelt over de CO₂-doelstelling als land en de verdeling over sectoren vooral in het klimaatdebat willen houden. Ik ben hier vooral bezorgd over hoe we het voor mobiliteit doen. Het is interessant wat de heer Bontenbal erbij haalt: stimuleren. Inderdaad, stimuleren moeten we doen en juist dat mis ik bij het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat voor mobiliteit.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, meneer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Bij mijn weten staat het er wel in. Het ibo gaat over normeren en beprijzen, maar volgens mij heeft de staatssecretaris in de brief ook aangegeven dat stimuleren tot de opties behoort. Ik heb een vraag aan u. In deze commissie bepalen we wat wel en niet kan. Dus als we met de klimaatdiscussie weten dat hier nog een gat zit, kan het niet zo zijn dat er vanuit deze commissie door de VVD gewoon gezegd wordt: we gaan toch voor bepaalde maatregelen liggen die wel nodig zijn om dat doel te bereiken. Bent u bereid om na te denken over een pakket dat met normeren, beprijzen of stimuleren gewoon optelt tot een doel dat bijdraagt aan die ten minste 55% in 2030?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Nogmaals, ik wil hier geen klimaatdebat van maken. Het klopt inderdaad dat de staatssecretaris in een brief heeft gezegd zelf wel te kijken naar stimuleren, maar het zit niet in het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat. De heer Bontenbal weet ook hoe het aan de kant van ministeries werkt, zeker aan die van het ministerie van Financiën. We hebben het al over dekking gehad. Daar komt zo'n interparlementair beleidsonderzoek klimaat gewoon harder binnen dan een apart onderzoek van deze staatssecretaris. Ik maak me daar zorgen over. Tot slot heeft de heer Bontenbal het over wat wel en niet kan. Hij vindt mij aan zijn zijde als we gaan kijken hoe we elektrisch rijden kunnen stimuleren in dit land.

De heer **Alkaya** (SP):

Stimuleren als in: ook met subsidies stimuleren en daarmee doorgaan na 2024? Begrijp

ik dat goed? Is de VVD van mening dat een subsidie in de een of andere vorm doorgezet moet worden?

De heer **Koerhuis** (VVD):

In mijn inbreng heb ik een heel rijtje aan voorstellen gedaan voor wat we zouden kunnen doen. Ik begrijp allereerst dat de minister op basis van een D66-motie miljarden euro's aan het zoeken is voor het verplichten van elektrisch rijden voor de dure zakelijke markt. Ik heb daar tegenover gezet: moeten we dat niet doen voor de gewone particuliere markt, bijvoorbeeld stimuleren? Als de staatssecretaris toch aan het zoeken is naar miljarden euro's, waarom dan voor de dure zakelijke markt en niet voor de gewone particuliere markt? Dat is een vraag die ik heb neergelegd. Export-bpm was een voorstel van mij. Ik zie dat laadpalen te langzaam geplaatst worden. Dat remt ook gewoon elektrisch rijden. Ik zou laadpalen sneller plaatsen. We zien dat de druk op het elektriciteitsnet te hoog is. Dat remt het plaatsen van laadpalen. Ik zou dat sneller doen. Verzorgingsplaatsen, garages. Er zijn dus veel meer dingen die we nog kunnen doen dan het verplichten en het zoeken van miljarden euro's voor de dure zakelijke markt.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat zijn inderdaad allemaal dingen die de heer Koerhuis heeft gezegd, maar mijn vraag was specifiek: moet de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulariseren, ofwel de Teslasubsidie, gewoon aflopen of niet? Ik heb gezegd: die moet gewoon aflopen en niet verlengd worden, want dat is oneerlijk. 61% geeft aan dat men alsnog een elektrische auto had gekocht, ook als deze subsidie er niet geweest was. Ik zou van de VVD verwachten dat die dan ook zegt: het zijn relatief welvarende mensen; laat die subsidie dan. Maar dat hoor ik de heer Koerhuis niet zeggen. Als er een dekking wordt gevonden, is er een opening om toch door te gaan met een subsidie die voor 61% verspilling is.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik heb niet voor niks de vraag aan de staatssecretaris gesteld over de dure zakelijke markt ten opzichte van de gewone particuliere markt. Ja, ik zit ook in de coalitie. Op basis van een D66-markt wordt nu in feite de subsidie voor de dure zakelijke markt onderzocht, maar ik wil het bij dezen nog even laten bij een vraag aan de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Dat gaan we dadelijk horen in de eerste termijn van de staatssecretaris. Dan mevrouw Van Ginneken. Het is ook uw laatste interruptie, mevrouw Van Ginneken. Meneer Stoffer, u krijgt dadelijk dus een rustig rondje, want bijna alle interrupties zijn op.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben me er van bewust, voorzitter. Ik wil toch even het volgende vragen aan de heer Koerhuis. De heer Koerhuis is net ook al bevraagd of we hem en de VVD aan onze zijde vinden als het gaat om echt leveren op minimaal 55% en streven naar 60% uitstootreductie in 2030. Daarop zei hij ja. Toch hoor ik hem in zijn verhaal heel eenzijdig focussen op laadpalen en elektrische auto's. Andere maatregelen, zoals zakelijkevlootnormering, en de Clean Vehicle Directive, die ik al eerder noemde, heeft de heer Koerhuis niet expliciet genoemd. Maar dit soort maatregelen dragen er echt aan

bij om de 55% tot 60% te gaan halen. Ik daag de heer Koerhuis uit om creatiever te zijn en meer te doen om de doelen te halen dan alleen hameren op laadpalen, hoe belangrijk dat dan ook is. Mijn concrete vraag aan de heer Koerhuis is dan ook: vind ik hem bijvoorbeeld aan mijn zijde in mijn pleidooi zoals ik dat zojuist in de richting van de staatssecretaris heb gehouden om vast te houden aan het verbod op verkoop van fossiele brommers en scooters per 2025?

De **voorzitter**:

Wat is daarop uw antwoord, meneer Koerhuis?

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dit waren een heleboel vragen ineens, maar ik snap ook dat dit de laatste interruptie was van mevrouw Van Ginneken. Allereerst, ik heb helemaal geen ja gezegd op 55% of 60%. Ik heb gezegd: we moeten hier geen klimaatdebat van maken. Dat is wat ik gezegd heb. Ook heb ik gezegd dat u mij aan uw zijde vindt om elektrisch rijden te stimuleren, ongeacht of dat gaat om auto's of om brommers of scooters — om een concreet antwoord te geven op een vraag — of om motoren. Wat mij betreft gaan we ook bij brommers, scooters en motoren kijken naar het stimuleren van elektrisch rijden.

De **voorzitter**:

Ik hoop overigens niet dat het de laatste interruptie van mevrouw Van Ginneken is, maar in ieder geval is het wel de laatste in deze ronde.

Hoogerwaarde heer Christiaan Stoffer van de SGP, de Staatkundig Gereformeerde Partij — we houden niet van afkortingen hier. Meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, meer letters had u mij bijna niet toe kunnen voegen. Als ik hoor dat de coalitie het al niet met elkaar eens is, zal ik als SGP, nu ik toch geen interrupties meer krijg, wel even vertellen hoe het dan wel moet met duurzaam vervoer. Dus luister goed! Nee, voorzitter, dit is maar een geintje. Ik zal bescheiden mijn bijdrage leveren.

Verduurzaming wordt steeds meer een verdelingsvraagstuk. Dat hebben we denk ik ook vanuit de collega's al wel gehoord. De vraag is: hoe zorgen we ervoor dat mobiliteit betaalbaar blijft en hoe voorkomen we dat alleen de rijken er met de lusten vandoor gaan en de armen met de lasten opgezadeld worden? Dat is een vraag die je gemakkelijk neerlegt, maar het antwoord is niet gemakkelijk. Dat begrijp ik. Mijn vraag aan de staatssecretaris, en ook aan de collega's die in dit beleidsveld hiermee bezig zijn, is: neemt u dit mee als u zich buigt over de beleidsinstrumenten voor duurzame mobiliteit na 2025?

Voorzitter. De staatssecretaris kijkt naar de wens van de Kamer voor meer ambitie bij het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit, maar ik vraag haar ook om even in de spiegel te kijken. En dan niet vanwege het haar — dat zit echt hartstikke goed; dat compliment wil ik geven — maar het gaat mij over de normering voor de zakelijke vloot. De regeling werkgebonden personenmobiliteit brengt daarbovenop heel veel bureaucratie met zich mee, maar volgens mij heeft die maar een beperkte opbrengst. Mijn vraag is of dat niet te veel van het goede is. Een voorbeeld. De

sector thuiszorg is heel veel op pad en heeft al een tekort aan personeel. Ik zou zeggen: praktisch gezien is het alle hens aan dek. Maar moeten we dit soort mensen dan ook nog lastigvallen met registratieverplichtingen en CO₂-normen? Graag daarop een antwoord.

Bij de begrotingsbehandeling heb ik aangedrongen op vereenvoudiging van de fiscale ov-regeling voor werkgevers, net zoals bij de leaseauto. Er is een motie in deze richting aangenomen. De motie, een goede motie, is overigens van D66. Er ligt een toezegging dat de staatssecretaris van Financiën dit meeneemt in gesprekken over de reis- en werkkostenregelingen en -vergoedingen. Ik neem aan dat de staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat er echt resultaat geboekt wordt, maar ik zou het ook breder willen trekken. Worden de mogelijkheden van een onbelaste vergoeding voor parkeerkosten bij overstap van de auto op het ov en het behoud van de onbelaste reiskostenvergoeding bij een leasefiets ook bekeken?

Voorzitter, dan de binnenvaartschepen. Schepen op diesel betalen geen accijns, maar elektrisch aangedreven schepen betalen wel energiebelasting en dat is vreemd. De regering wil geen vrijstelling, omdat ze van mening is dat elektrificatie via andere routes gestimuleerd kan worden. Bedrijven baseren hun investeringskeuzes voor de langere termijn echter niet op onbetrouwbaar subsidiebeleid. Fiscale vrijstellingen bieden meer zekerheid. Mijn vraag is of de staatssecretaris dat met haar collega van Financiën wil oppakken.

Zonder voldoende en geschikte laadinfrastructuur komen er geen zero-emissiezones voor stadslogistiek. Ik mis echter de inzet op uitrol van deze laadinfrastructuur. Mijn collega hiernaast had het daar zojuist ook over. Komt er voorfinanciering, zodat er sneller geschakeld kan worden? Onlangs kon een elektrische lijnbus niet rijden, omdat die onvoldoende opgeladen was. Dat wil je gewoon niet, niet voor goederen en al helemaal niet voor mensen. Daarnaast moeten bedrijven die actief zijn in de stadslogistiek voorrang krijgen bij aansluiting op het elektriciteitsnet. Mijn vraag is of de staatssecretaris bij haar collega Jetten hierover aan de bel wil trekken.

De staatssecretaris zou in januari — dat kan natuurlijk toch — terugkomen op een eventuele vergoeding voor private laadpalen voor elektrische vrachtwagens. Mijn vraag daarbij is of dit geregeld wordt. De invoering van zero-emissiezones gaat lastig worden. Als je kleine ondernemers in de stad spreekt, dan hoor je al snel: hoe moet ik de investering in die elektrische bestelbus betalen? En dat ondanks de subsidieregeling die er is. Ze lopen ook nog eens aan tegen gewichtsbependingen. Mijn vraag is hoe de staatssecretaris ervoor gaat zorgen dat ook de kleine ondernemers in de stad tijdig mee kunnen schakelen.

Bij zwaar transport zal waterstof een belangrijke rol gaan spelen. De komende jaren zal er een netwerk van waterstofvulstations met bijbehorende voertuigen moeten komen. De middelen die zijn gereserveerd, die 22 miljoen euro, lijken beperkt. Klopt het dat met marktpartijen is afgesproken dat tot 2025 175 miljoen euro nodig is? Daarbij vraag ik wat de staatssecretaris precies wil.

Voorzitter, dan het laatste. Voor waterstof ligt er een gerichte aanpak, maar die mis ik

voor biogas. Mijn vraag is wat de staatssecretaris via de fiscaliteit wil doen en of er een terugsluis van de vrachtwagenheffing komt om biogas in het zware transport te stimuleren. Want het gaat nog lang duren voordat iedereen een elektrische of waterstofaangedreven vrachtwagen heeft, maar totdat het zover is, kunnen we ons in ieder geval niet veroorloven om wat dit betreft oogkleppen op te houden.

Ik ben over mijn tijd, voorzitter, dus ik stop ermee. Dank u wel.

De voorzitter:

Ik hoop niet dat u over tijd bent. Ik wil u danken voor uw inbreng.

De heer Stoffer (SGP):

Nee, ik ben al bijna 50, voorzitter, dus dan maakt dat niet meer uit.

De voorzitter:

Dan kan dat niet meer, inderdaad. Meneer Stoffer, ik dank u voor uw inbreng namens de Staatkundig Gereformeerde Partij.

De staatssecretaris gaat zich even terugtrekken en voorbereiden op de beantwoording. Wij schorsen tot 19.25 uur. Om 19.25 uur zijn we er weer. Tot dan.

De vergadering wordt van 19.03 uur tot 19.25 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan door met het commissiedebat over duurzaam vervoer. Ik ga dadelijk het woord aan de staatssecretaris geven. Bedankt, staatssecretaris, dat u altijd netjes op tijd en supersnel terug bent. Aan die snelheid is altijd te merken dat de staatssecretaris uit de provincie van onze Max Verstappen komt. Laten we het gewoon op vier korte interrupties houden, mocht dat nodig zijn. Het moet natuurlijk niet, dus voelt u zich niet verplicht. Ik wil aan de staatssecretaris vragen met welke blokken ze gaat werken. Gaat het per Kamerlid of per item, per onderwerp.

Staatssecretaris Heijnen:

Per item, voorzitter. Ik heb vier blokjes. Ik zal ze even noemen. Het eerste blokje is EV. Dan volgt het blokje laadinfra, dan het blokje brandstoffen en het laatste blokje is overig.

De voorzitter:

Dank u wel mevrouw de staatssecretaris. Dan is ook meteen het woord aan u.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ook dank aan de Kamer voor de vragen en de inbreng in eerste termijn. Vervoer is een thema dat ons allemaal raakt. U bent hier vanmorgen ook allemaal naartoe gekomen met de auto, met het ov, lopend of met de fiets. Het is mijn ambitie om mensen te helpen bij duurzamer reisgedrag, bijvoorbeeld door af en toe thuis te werken, door over te stappen op een schoner voertuig of natuurlijk door het openbaar vervoer te gebruiken. Over dat laatste hebben we het in andere debatten vaker met elkaar. Ik vind het belangrijk dat duurzaam vervoer voor veel mensen aantrekkelijk is. Daarom zet ik bijvoorbeeld in op de tweedehandsmarkt voor elektrische

auto's. En ondernemers krijgen een extra zetje in de rug bij de aanschaf van een elektrische bestelbus of vrachtwagen.

In de bestuurlijke overleggen MIRT van eind vorig jaar zijn afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer 780 miljoen mee te investeren in fietsinfrastructuur. Het gaat daarbij onder andere om betere fietsaansluitingen richting ov-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dat doe ik om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en die op een goede manier met de fiets te ontsluiten. Zo dragen we bij aan de mobiliteitstransitie die we aan het doormaken zijn.

Die transitie vraagt ook om een sterke internationale inzet. Daarom zal ik me in Europa inzetten voor een ambitieuze en evenwichtige inzet op de toekomstige brandstof- en emissie-eisen aan zwaar vrachtvervoer en de noodzakelijke laad- en tankinfrastructuur om die voertuigen te laten rijden. Afgelopen november hebben we als Raad een akkoord met het Europees Parlement gesloten om de nieuwverkoop van lichte voertuigen in Europees verband per 2035 uit te faseren. Met België, Luxemburg en Denemarken heb ik vorige week de Commissie opgeroepen tot een ambitieuze herziening van de emissienormen voor zwaar vrachtvervoer. De transitie naar emissieloos vrachtvervoer heb ik internationaal een stevige impuls gegeven. Op de klimaatop in Egypte heb ik elf nieuwe landen kunnen verwelkomen bij onze mondiale overeenkomst over emissieloos vrachtvervoer. Ik ben daar met name heel erg trots op omdat we bijvoorbeeld ook de Verenigde Staten zover hebben gekregen om dit MoU te ondertekenen. Dat is natuurlijk heel belangrijk voor een land als Nederland, want wij willen graag vooroplopen, maar onze impact is relatief klein. Als wij landen zoals Amerika kunnen overtuigen om ook die shift te maken, sla je natuurlijk grote slagen. Ik ben daar dus heel erg trots op.

Door het elektrificeren van vervoer lopen we ook aan tegen vraagstukken, zoals de grenzen van ons energienet door de uitbreiding van elektrisch vervoer. Daarom zet ik duurzame energiedragers in om de weg naar elektrificatie van vervoer te overbruggen, niet alleen om zo de afhankelijkheid van buitenlandse olie en buitenlands gas te verminderen, maar ook om voor het klimaat te zorgen en mensen in hun portemonnee te helpen.

Kortom, er zijn redenen genoeg waarom ik graag samen met de Kamer aan de slag ga en mijn inzet met u deel. Dan zou ik nu graag over willen gaan naar de beantwoording.

Dan begin ik met elektrisch vervoer.

Hoe gaan we 100% van de nieuwverkoop in 2030 halen, vraagt mevrouw Van Ginneken. Hou ik vast aan die ambitie en, zo ja, hoe? Ja, ik houd vast aan de kabinetsambitie om in 2030 100% van alle nieuw verkochte auto's emissieloos te laten zijn. Dat kan uiteindelijk namelijk ook nog eens een keer 3 tot 5 megaton extra CO₂-reductie met zich meebrengen, dus dat zijn natuurlijk aanzienlijke aantallen. Ik streef ernaar om bij de Voorjaarsnotabesluitvorming een maatregelenpakket neer te leggen dat aansluit bij die ambitie. Daarbij onderzoek ik op dit moment normerende, beprijzende en stimulerende maatregelen. Voor dat nieuwe pakket moet uiteraard wel financiële dekking worden gevonden, dus daarover ben ik in gesprek.

Dan vraagt meneer Bontenbal naar het stimuleren van elektrisch vervoer na 2025. Voor eerstehands en tweedehands moet er een geloofwaardig pad komen voor reductie van megatonnen. Dat staat ook in zijn motie. Met het huidige stimuleringsbeleid komen nieuwverkopen van EV's in 2030 inderdaad uit op 60%. Dat is dus onvoldoende om het 100%-streven te halen. Daarom gaan we dus aan de slag met het ontwikkelen van beleid na 2025. Ik heb ook al, naar aanleiding van de eerdere motie van de heer Bontenbal, toegezegd om sowieso scenario's voor EV-stimulering uit te gaan werken. Dat pakket komt dus in het voorjaar van dit jaar, maar omdat we dus nog budgettaire dekking hebben, zou de besluitvorming over een eventueel aanvullend pakket dan wel pas bij de Voorjaarsnota van 2023 meegenomen kunnen worden.

Meneer Alkaya vraagt of ik al definitief besloten heb om na 2024 te stoppen met de Subsidieregeling elektrische personenauto's particulier. Nee, dat is niet zo. Mijn analyse is dat subsidiëring nodig blijft, zeker voor particulier. De subsidie blijkt als een prikkel te werken. Daar ben ik ook blij mee.

Ik wil toch nog heel even terugkomen op de Teslasubsidie, die meneer Alkaya inmiddels misschien beter een Peugeotsubsidie kan noemen. Het is namelijk niet meer mogelijk om een subsidie te krijgen voor auto's boven de €40.000. Dat doen we net omdat we willen dat elektrisch vervoer voor een grotere groep toegankelijk wordt. Een van de andere dingen die ik bijvoorbeeld meteen toen ik begon aan het ministerie heb gevraagd, is: hoe kunnen we er nou voor zorgen dat we iedereen meenemen in de energietransitie die we aan het maken zijn? Ik wil net geen Teslasubsidies, ik wil bijvoorbeeld Peugeotsubsidies, zonder één merk per se eruit te lichten. Ik denk dat de heer Alkaya wel begrijpt wat ik daarmee bedoel. En wat ik ook graag wil, is bijvoorbeeld het stimuleren van de tweedehandsmarkt. Daar zijn dus ook subsidies voor ter beschikking gesteld.

We zijn er daarmee nog niet en elektrisch vervoer is nog niet voor iedereen even toegankelijk, maar we hopen natuurlijk dat door wat extra subsidies te geven, er uiteindelijk een grotere markt komt voor elektrische auto's, waarmee ook de prijs naar beneden gaat. En dan wordt het ook voor steeds meer mensen toegankelijk.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Alkaya wil interromperen. We doen de interrupties aan het einde van het blokje. Dan bent u de eerste, meneer Alkaya.

Staatssecretaris Heijnen:

De heer Alkaya vroeg ook wat ik ervan vind dat meer dan de helft van de gebruikers aangeeft dat ze de aanschaf van een elektrische auto hebben uitgesteld vanwege het op zijn van de subsidiepot. Dus dan wachten ze weer tot het nieuwe jaar. Ik vind het logisch dat particulier die in de markt zijn voor zowel nieuwe als gebruikte EV-auto's, dat gedrag vertonen. Ik zou dat zelf ook doen. Als je in oktober of november ziet dat de pot leeg is en je weet dat je in januari weer subsidie kunt krijgen, dan zou ik, denk ik, ook proberen om voor die subsidie te gaan. Het punt is dat die subsidieregeling op nadrukkelijk verzoek van de Kamer jaarlijks is gebudgetteerd. Dat betekent dus: op is op. Zonder die subsidie waren er ook veel minder particulier overgestapt op een nieuwe of een gebruikte elektrische auto. Je ziet wel vaak dat we aan het einde van het

budget nog een stukje jaar over hebben. Maar ja, er is niet meer budget beschikbaar. Het is dus wel logisch dat er dan naar het nieuwe jaar gekeken wordt. We hebben ook gezegd dat we het niet naar voren halen — iets wat we bijvoorbeeld wel hebben gedaan bij de elektrische vrachtauto's — omdat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om elk jaar toch een kans te maken op die subsidie. Sommige mensen sparen een paar jaar voordat ze een auto gaan kopen. Dan zou het niet fair zijn als we nu meteen iedereen de kans geven. Volgens mij was dat een van de overwegingen die de Kamer had. Als de Kamer het graag anders ziet, dan hoor ik dat graag.

Dan vroeg de heer Alkaya nog hoe haalbaar de ambitie is. We zijn strenger dan de Europese norm waarin staat dat er vanaf 2035 alleen nog maar elektrische auto's mogen worden verkocht. Nederland wil dat vanaf 2030. Ik wil graag vasthouden aan die ambitie, ook omdat het die reductie aan megatonnen kan opleveren. Daarom kom ik dus ook met dat maatregelenpakket.

De heer Koerhuis vroeg: waarom stimuleren we de zakelijke en particuliere markt niet? De vraag wat het meest gepaste maatregelenpakket is voor de verdere verduurzaming van personenauto's, is onderwerp van het ibo klimaat. De focus hier betreft normerende en beprijzende maatregelen. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief, kijk ik naast de normerings- en beprijzingsmaatregelen ook naar subsidiëringsmaatregelen die niet in de scope van het ibo passen maar wel kunnen bijdragen aan de ambitie om in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn. Besluitvorming over zowel de ibo-klimaatvarianten als aanvullende scenario's vinden plaats bij de behandeling van de Voorjaarsnota in 2023.

De heer Koerhuis vraagt ook waar ik de dekking zoek voor de gemiste miljarden aan belastingopbrengsten zoals de bpm. Hoe dat gedekt moet worden, is natuurlijk uiteindelijk een bestuurlijke en politieke afweging. Ik ga daarover binnenkort in gesprek met het kabinet. Bij het inzetten op nieuw klimaatbeleid vind ik het belangrijk om overheidsinkomsten en -uitgaven met elkaar in overeenstemming te brengen. Dat is ook de insteek van het ibo klimaat en onderwerp van verdere besluitvorming door het kabinet.

Dan had de heer Stoffer nog een vraag over de normering van de zakelijke vloot. Hij had het over veel bureaucratie en weinig opbrengst en vroeg om een reactie daarop. Ik zou willen zeggen: er is weinig bureaucratie en er is veel opbrengst. De vormgeving van de zakelijke vlootnorm die ik overweeg, leidt naar verwachting niet of heel beperkt tot additionele bureaucratie. Dat is omdat ik voor de handhaving van de norm gebruik wil maken van al bestaande data. De insteek is dus dat bedrijven niet te maken krijgen met aanvullende rapportageverplichtingen, en dat terwijl de vlootnorm een zeer effectief instrument kan zijn om extra CO₂ te besparen. Wat dat betreft denk ik dat we het niet helemaal met elkaar eens zijn. Misschien heb ik hiermee een en ander opgehelderd.

De heer Koerhuis vraagt hoe ik aankijk tegen de export van bpm, eventueel in combinatie met een terugsluis van de opbrengst. Dat valt dus niet binnen mijn portefeuille. Ik wil vragen om deze vraag aan mijn collega de staatssecretaris van Financiën te stellen, bijvoorbeeld tijdens het commissiedebat Autobelastingen, op 16 februari aanstaande. Mocht meneer Koerhuis daar niet aan deelnemen, dan kan ik altijd

de vraag even doorgeleiden en vragen of de staatssecretaris die schriftelijk kan beantwoorden.

Dan had meneer Koerhuis nog een vraagje over de wegenbelasting van elektrisch vervoer: EV's kosten meer dan fossiele auto's; waar zoekt de staatssecretaris dekking om bedrijven te compenseren? Het klopt dat door volledige afschaffing van de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting voor elektrische voertuigen in 2026 die auto's verhoudingsgewijs meer belasting moeten betalen dan vergelijkbare conventionele auto's met een verbrandingsmotor. Dat komt door hun hogere gewicht. Ik ben het ermee eens dat dat een averechts effect zou kunnen hebben op de aanschaf en het bezit van een emissievrije auto, zeker voor particulieren, dus ik onderzoek een gewichtscorrectie en ik neem die mee voor de scenario's na 2025. Daarvoor moet nog wel budgettaire dekking worden gevonden. Vandaar dat de besluitvorming over een eventueel aanvullend pakket bij de Voorjaarsnota 2023 meegenomen zal worden.

Meneer Koerhuis vraagt of ik de zorgen kan wegnemen dat het ibo klimaat alleen gaat over verplichtingen. Het ibo klimaat is een ambtelijk proces zonder politieke inmenging. Daarin wordt uitgegaan van normeren en beprijzen, dus die zorg kan ik niet wegnemen. In de voortgangsbrief heb ik geschreven dat ik ook kijk naar subsidiëring. Daarmee geef ik invulling aan de motie van mevrouw Van Ginneken. Uiteindelijk zullen beide trajecten bij elkaar komen bij de besluitvorming van het kabinet over de Voorjaarsnota.

Meneer Koerhuis vraagt nog naar de lagere CO₂-wegingsfactor voor auto's die minder CO₂ uitstoten. De bpm is gebaseerd op CO₂-uitstoot van auto's. Nieuwe auto's die minder CO₂ uitstoten, betalen ook minder aanschafbelasting.

Dat waren de antwoorden in dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

De staatssecretaris sprak over MoU. Dat staat voor memorandum of understanding. In het Nederlands heet dat: memorandum van overeenstemming. Dat is meestal een document waarin gezamenlijke voornemens worden vastgelegd die niet juridisch afdwingbaar zijn.

Zijn er nog vragen over blokje 1? We beginnen bij mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik ben nog een beetje aan het zoeken in welk blokje ik antwoord op al mijn vragen zal krijgen. Ik kan me ook voorstellen dat er een aantal in het blokje overig terugkomen, die ik gevoelsmatig hier had verwacht. Daar kom ik misschien in het vierde blokje nog op terug.

Op één punt heb ik al een vraag. De staatssecretaris heeft heel duidelijk gezegd dat zij zich met kracht blijft inzetten voor de zakelijkevlootnormering. Dat is heel fijn, maar ik had de staatssecretaris ook specifiek gevraagd of de inzet is gericht op 2024 en daar heb ik volgens mij nog geen antwoord op gehoord. Wat gaat zij doen om dat in 2024 mogelijk te maken, in het gesprek met de Europese Commissie, en wat zijn de mogelijkheden om dat juridisch kloppend in te richten en te versnellen, zodat het ook in

2024 ingevoerd kan worden? Daar hoor ik graag de staatssecretaris nog even over.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De beantwoording van die vraag komt nog.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Mijn vragen waren toch wat specifiek. Bij de zakelijke vlootnormering, zoals dat met een moeilijk woord heet, gaat het erom nieuwe elektrische auto's te verplichten voor de zakelijke markt. Die verplichting kost miljarden euro's. Mijn vraag was heel simpel. Die motie is omarmd door de staatssecretaris en zij is dat aan het uitwerken. Het kost miljarden euro's en er is geen dekking gegeven bij die D66-motie. Mijn vraag is waar de staatssecretaris dekking zoekt. Daarnaast heb ik nog een specifieke vraag. Als de staatssecretaris daarvoor dekking aan het zoeken is, kan zij dan ook toezeggen dat zij bij de uitwerking van dat pakket voor het D66-plan dat miljarden euro's kost, ook gaat bekijken of we die miljarden euro's kunnen gebruiken voor het stimuleren van bijvoorbeeld de gewone particuliere markt? Dat zou ik graag tegenover elkaar willen zien: het D66-plan voor het stoppen van miljarden euro's in het verplichten van de dure zakelijke markt ten opzichte van het gebruiken van diezelfde miljarden voor het stimuleren van de gewone particuliere markt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We zijn bezig met het nadenken over een totaalpakket. Daarbij kijken we naar alle mogelijke manieren om te stimuleren en om na te denken over wat de grootste mogelijke impact heeft. Ik ben aan het zoeken naar geld daarvoor. Dat is niet altijd even gemakkelijk, want er zijn veel ambities maar er is nog geen dekking. We zijn aan het zoeken naar een geschikte dekking. Ik zou toch willen vragen om de discussie in april af te wachten, waarin we komen met een maatregelenpakket. Dan zal ik ook rekening houden met de inbreng van de leden van de commissie, want dat doe ik altijd, bij het bezien wat er verder nog aan aanvullende ideeën leven. Dan zullen we ook kijken of we daar geld voor kunnen vinden.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dan vraag ik me toch af hoe de staatssecretaris dat politiek weegt, het stoppen van miljarden in de dure zakelijke markt ten opzichte van de gewone particuliere markt. We kunnen toch gewoon zeggen: we gaan de gewone particulier helpen? Waarom dan die dure zakelijke markt?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We kijken naar een totaalpakket. Daarin wil je soms bepaalde maatregelen nemen, waarvan je denkt dat die ertoe kunnen leiden dat er meer elektrische auto's op de markt komen. De leaseauto's van nu zijn de tweedehandsauto's van morgen. Daardoor maak je op relatief korte termijn weer een grotere pool aan tweedehandsauto's beschikbaar. Dat kan een overweging zijn. Maar er komt een pakket aan maatregelen de kant van de Kamer op. Dat is ook een natuurlijk moment om als Kamer te bekijken waar de accenten zouden moeten liggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Alkaya ik wil u even mijn excuses aanbieden, want u had zich als

eerste aangemeld en ik heb dat over het hoofd gezien. Mijn excuses daarvoor.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is u vergeven, voorzitter. Maakt niet uit. Even over dat pakket. Dat wordt dan bij de Voorjaarsnota van dit jaar naar buiten gebracht, zegt de staatssecretaris. Waarom eigenlijk? We hebben nog heel 2023 en dan 2024. We hebben het nu eigenlijk over wat er vanaf 2025 moet gebeuren. Waarom wordt dat dit jaar al bij de Voorjaarsnota naar buiten gebracht?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het kost best veel tijd om bijvoorbeeld de wetten te maken. Er is ook een opdracht vanuit de Kamer aan mij gericht om te komen met een aanvullend pakket aan maatregelen voor na 2025, want dan houdt het op, zowel qua geld als qua plannen. We weten dat we de doelstellingen van 2030 niet gaan halen als we geen maatregelen nemen in de tussenliggende periode. Omdat we dat tijdig en zorgvuldig willen inregelen, kom ik al in het voorjaar van dit jaar met een pakket aan maatregelen.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat snap ik. Sterker nog, ik heb die motie gesteund, omdat ik natuurlijk ook het debat over die scenario's wil voeren, ook al denk ik daar anders over dan mijn burens hier. Maar het is dus geen onderdeel van het Voorjaarsnotapakket? We gaan het dus niet al bespreken als onderdeel van de Voorjaarsnota in die zin dat het dit jaar al budgettair z'n beslag krijgt? Dat niet, toch? Dat is toch pas vanaf 2025 zo? Of kunnen we ook al wijzigingen tegemoet zien van de subsidieregelingen die nu lopen en die volgend jaar lopen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Dat ligt er dus aan wat voor maatregelen er worden voorgesteld. Het kan zijn dat er nog aanvullende maatregelen worden voorgesteld, maar dat komt dus in april en dan is het nog altijd aan de Kamer om daar een eigen afweging in te maken. Voor mij is nu met name van belang dat ik in het voorjaar duiding krijg van de Kamer welke maatregelen wij moeten gaan doorvoeren om in 2025 ook echt klaar te zijn.

De heer **Alkaya** (SP):

Dan over de dekking. Wij constateren dat vooral vermogenden gebruikmaken van die subsidieregeling. Dat staat in die tussentijdse evaluatie. Vindt de staatssecretaris het dan niet met mij politiek gezien vanzelfsprekend dat wij dan ook de dekking voor de Teslasubsidie, die nu een additionele dekking nodig heeft, in de hoek van de vermogenden moeten zoeken? Vindt zij ook dat we niet moeten gaan bezuinigen op allerlei zaken waar wij allemaal gebruik van maken zoals onderwijs, zorg of wat dan ook? Is de staatssecretaris het met mij eens dat we die dekking in de hoek van de vermogenden moeten zoeken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het gaat erom dat je een breed pakket aan maatregelen neemt, waarbij je bepaalde effecten behaalt, waarmee je soms ook een bepaalde groep bereikt waarvan de heer Alkaya zegt: is dat nou nodig? Je kunt bijvoorbeeld, zoals ik tegen de heer Koerhuis zei, een zakelijk rijder met een leaseauto toch een kleine subsidie geven, die bedrijven net

overhaalt om te zeggen: oké, dan kopen wij voor onze medewerkers een elektrische auto in plaats van een benzineauto of een dieselauto. Dan heb je weer een benzine- of dieselauto van de weg, en je hebt er een elektrische auto voor terug. Uiteindelijk bereik je dan over een paar jaar een positief effect voor de tweedehandskoper van auto's, want die markt moet ook nog gaan ontstaan. Het pakket dat er komt te liggen, zal een gewogen pakket zijn. Daar vallen allerlei verschillende groepen onder, maar meneer Alkaya mag er zeker van zijn ... Maar daar zullen we het dadelijk ook nog wel even over hebben. Toen ik op het ministerie aankwam, heb ik meteen gezegd: we moeten zorgen dat we iedereen meenemen in de transitie van het elektrisch vervoer. Dat betekent wat mij betreft ook dat we moeten kijken wat we kunnen doen voor mensen op een elektrische fiets of een snorfiets, motor of brommer; dat maakt me allemaal niet zo heel erg uit. We moeten kijken of het nut heeft en of mensen een aanvullende subsidie nodig hebben om net die overstap te kunnen maken, zodat iedereen zich onderdeel voelt van die transitie. In sommige gevallen blijkt het wel zin te hebben. In sommige gevallen zal het zo zijn dat het geen nut heeft, bijvoorbeeld bij scooters; daar is de impact vrij klein. Maar daar gaan we het dadelijk nog over hebben.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dank aan de staatssecretaris voor het antwoord met betrekking tot de normering van de zakelijke vloot en de regeling werkgebonden personenmobiliteit. De staatssecretaris zei daarvan: dat doen we met bestaande data. Maar er zal door de mensen die rijden of zich voortbewegen toch in ieder geval iets geregistreerd moeten worden, en dat moet opgebost worden tot een rapportage enzovoort. Ik kan me eigenlijk niet goed voorstellen hoe dat gaat zonder dat je extra handelingen en daarmee meer bureaucratie hebt. Zou de staatssecretaris dat misschien iets verder kunnen toelichten, zodat ik ook praktisch begrijp hoe dat werkt? Ik heb nu steeds het gevoel dat we allebei goede bedoelingen hebben, maar dat we elkaar nog niet helemaal hebben begrepen. Maar als het helemaal zonder enige extra handeling kan, dan snap ik dat. Ik zal nog even mijn voorbeeld van het thuiszorgpersoneel erbij nemen. Die gaan naar mevrouw A. Daar doen ze iets. Dan gaan ze een kilometer verderop bij mevrouw B, dan 100 meter verderop bij meneer X en ga zo maar door. Volgens mij moet je dat toch allemaal op de een of andere manier gaan vastleggen en registreren en dat opbosten tot een rapportage. Of ik heb het gewoon niet door; dat kan natuurlijk ook.

De **voorzitter**:

Het laatste kan ik me niet voorstellen, meneer Stoffer.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We halen de informatie bijvoorbeeld bij de Belastingdienst en bij de RDW-kentekenregistratie vandaan. Verder reikt mijn exacte kennis van hoe het in elkaar steekt ook niet, maar ik kan me voorstellen dat de heer Stoffer nog wat zorgen heeft over wat het eventueel oplevert aan extra regeldruk. Als hij echt precies wil weten wat het behelst, dan kan ik zorgen dat er nog een schriftelijk voorbeeld wordt doorgestuurd aan hem of de commissie waarin staat hoe beperkt de extra regeldruk is.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dat vind ik een goed voorstel. Wat mij betreft gaan we uit van de thuiszorgmedewerker die hier — laten we Den Haag nemen — een rondrit moet doen. Hoe werkt dat dan? Als

dat mijn kant op zou kunnen komen, heel graag. Dat geeft mij en ook de mensen die ons benaderen een beeld. Ik denk dat het zou helpen als we dat scherp hebben.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Prima. Dan doen we het op basis van zo'n voorbeeld.

De **voorzitter**:

Die hebt u al binnen, meneer Stoffer. Dan gaan we naar blokje twee, de laadinfra.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er waren vragen van de heer Bontenbal en de heer Koerhuis over de voortgang op slim laden. De vraag was of ik bereid ben om met de minister van EZK daarover te spreken. Ik erken dat slim laden erg belangrijk is. Dat moeten we verder uitrollen, ook in het kader van de netcapaciteit. Ik werk daarvoor op dit moment al samen met het ministerie van EZK. In het programma Slim laden voor iedereen werk ik samen met regio's, netbeheerders en marktpartijen aan het implementeren en het opschalen van slim laden. Het ministerie van EZK is daar ook weer bij betrokken. Eind april krijgt de Kamer de rapportage over elektrisch rijden en laden toegestuurd.

Meneer Bontenbal zei dat de tarieven van laadpalen te veel verschillen en uiteenlopen met betrekking tot laadpassen. Het is niet nodig om meerdere laadpassen te bezitten, want je kunt ook digitaal betalen via de app. In Nederland kun je met één laadpas bij elke publiek toegankelijke laadpaal terecht. Dat is uniek in de wereld. EV-rijders kunnen er wel voor kiezen om meerdere laadpassen aan te schaffen. Dat kan dan bijvoorbeeld zijn omdat ze gebruik willen maken van verschillende tarieven. Maar het hoeft dus niet.

De heren Bontenbal en Koerhuis hebben veel dezelfde vragen gesteld, zie ik. "Bent u bereid om afspraken te maken met grote ondernemers over het plaatsen van snelladers?" We zijn daarover inderdaad al in gesprek met meerdere partijen. Veel grote ondernemingen willen hun klanten die service ook al bieden. Ik wil de bedrijven graag verder uitdagen om dit echt op te pakken.

Meneer Koerhuis had nog een vraag over het verlichten van de druk op het net. Hij vroeg of je daarvoor slimme laadpalen op een goede manier kunt gebruiken. Er wordt op dit moment gewerkt aan de uitvoering van een nationaal programma voor de opschaling van slim laden, om de schaarste van de netcapaciteit te vermijden en om het elektrisch vervoer in het energiesysteem aan te passen.

Meneer Koerhuis vroeg: hoe staat het met de uitvoering van de motie om vve's uit de Ladder van Laden te halen? Die motie is uitgevoerd. De Ladder van Laden is alleen een richtlijn en is algemeen geformuleerd. Vve's worden niet specifiek genoemd. Die kunnen dus ook niet uit de Ladder van Laden worden gehaald. Ik heb wel met gemeenten gesproken over laadpalen bij vve's. Gemeenten willen graag dat vve's op eigen grond een laadpaal installeren, bijvoorbeeld in de garage. Die willen daar in principe geen uitzonderingen op maken, want dan krijg je weer extra parkeerdruk op de openbare weg. Gemeenten bieden wel alternatieve oplossingen, zoals snelladers. Daar kunnen bewoners die aangesloten zijn bij vve's tijdelijk gebruik van maken.

We hebben als doel om elektrisch rijden het nieuwe normaal te laten zijn. Daarom zullen uiteindelijk de garages van gebouwen laadinfrastructuur moeten hebben. Om bewoners die aangesloten zijn bij vve's verder te ondersteunen, werk ik op het ogenblik aan een regeling waarmee de realisatie van laadinfrastructuur ondersteund kan worden. Daarnaast is er al een regeling waarmee vve's subsidies kunnen aanvragen voor advies over de aanleg van laadinfrastructuur in garages.

Meneer Koerhuis vroeg nog naar laadpalen van vve's, om die sneller te plaatsen. Daarover is een motie van zijn hand. Hij vraagt naar de stand van zaken. Tijdige aanwezigheid van voldoende laadinfrastructuur is gewoon een randvoorwaarde voor de transitie naar zero-emissiemobiliteit. Nederland zet zich daar vol voor in, en ook al wel met een goed resultaat. Maar we mogen natuurlijk niet achteroverleunen; dat ben ik helemaal eens met meneer Koerhuis. De gedachte achter zijn motie om meer zicht te houden op de uitrol van de laadinfrastructuur, ondersteun ik echt van harte. Ik heb wel een aantal praktische kanttekeningen. Gemeentelijke plankaarten geven alleen inzicht in de mogelijke locaties van toekomstige publieke laadpunten. Het vaststellen van een locatie op een plankaart zegt nog niet of en wanneer er een laadpunt gerealiseerd wordt. De realisatie van private en semipublieke laadpunten is geen publieke verantwoordelijkheid. Die categorieën maken dan ook geen onderdeel uit van die plankaarten. Maar ik wil wel, net als de Kamer, heel goed zicht houden op de voortgang. Daarom geef ik op de volgende manier invulling aan de motie. Ik werk in de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten met de NAL-regio's aan een voorstel om naast de prognose voor het aantal laadpunten in 2030 ook tweejaarlijks een doelstelling vast te stellen. Tot die tijd werk ik aan een verbetering en uitbreiding van de monitoring van de uitrol van de laadinfrastructuur. Vanaf het tweede kwartaal van dit jaar is voor personenvervoer inzichtelijk wat de gerealiseerde aantallen laadpunten zijn versus de prognose. Actuele informatie is per provincie inzichtelijk en publiekelijk toegankelijk via de website van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Voor het zomerreces zal ik de Kamer de voortgangsrapportage toesturen. Daarin kom ik er nog schriftelijk op terug.

Meneer Koerhuis vroeg nog naar Fastned. Die heeft veel vergunningen gekregen, maar plaatst die laadpunten niet. Hoe gaan we daar nou mee om? Hoe voorkomen we dat in de toekomst? Bij het verlenen van de vergunning voor laadpunten wordt opgenomen dat een vergunning kan worden ingetrokken als het punt niet binnen anderhalf jaar wordt gerealiseerd. Wanneer realisatie niet tijdig plaatsvindt, kijkt mijn departement naar de mogelijke oorzaken daarvan. Wanneer er een oorzaak is die binnen de risicosfeer van de ondernemer valt, dan kan ervoor gekozen worden om die vergunning in te trekken. Andere vormen van handhaving zijn niet mogelijk bij de huidige vergunningen. Tot op heden heeft Rijkswaterstaat geen vergunningen ingetrokken. Ik heb de Kamer recent geïnformeerd over het voorgenomen beleid over verzorgingsplaatsen van de toekomst. Daarbij kijk ik of voor de nieuwe exclusieve laadkavels betere handhaving kan worden opgenomen, zodat bij het afgeven van de vergunning beter op realisatie kan worden gestuurd.

Meneer Stoffer vroeg ook nog naar de uitrol van laadinfra. Hij vraagt of er een voorfinanciering voor laadinfrastructuur voor stadslogistiek komt. Op dit moment is het al mogelijk om via de Milieu-investeringsaftrek de realisatie financieel te ondersteunen. Ik werk op dit moment aan de mogelijkheid om de realisatie van publieke en private

logistieke laadinfrastructuur financieel te stimuleren. Het is mijn ambitie dat die regelingen uiterlijk 1 januari 2024 worden opengesteld.

Meneer Stoffer vroeg ook nog of de vergoeding voor private laadpalen voor elektrische vrachtwagens wordt geregeld. Ik werk inderdaad aan een subsidieregeling om bedrijven daarbij te ondersteunen. Ik verwacht dat die regeling eind van dit jaar nog wordt gepubliceerd.

Dat is het einde van dit blokje, voorzitter.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Allereerst over de Ladder van Laden. De staatssecretaris zegt dat het alleen een richtlijn is, maar we weten dat de capaciteit van gemeentes beperkt is. De meeste gemeentes hebben — wat is het? — twee mobiliteitsambtenaren. En als ze dan de richtlijn niet volgen, moet een ambtenaar gemotiveerd afwijken. Ja, die heeft andere dingen te doen. We zien in de praktijk dat zo'n Ladder van Laden remt. We zagen het ook bij de Ladder voor duurzame verstedelijking. Die remt gewoon woningbouw. De Ladder van Laden remt gewoon plaatsing van laadpalen. Dus alleen een richtlijn, dat ben ik niet eens met de staatssecretaris. Zij zegt ook: uiteindelijk willen we ook laadpalen in vve's plaatsen. Uit mijn vorige portefeuille weet ik: de meeste vve's zijn zwak. Er ligt dus nog een hele uitdaging voor ons. Ik zou toch een oproep willen doen aan de staatssecretaris. Als het toch alleen een richtlijn is, kan die ook weg en dan kunnen gemeentes vrij laadpalen plaatsen. Ik zou toch nog iets meer regie vragen van de staatssecretaris op vve's, want die zijn in de praktijk vaak zwak. Volgens mij gaat het niet werken, als we vanuit hier zeggen: uiteindelijk moeten ze allemaal een laadpaal hebben. Een vrijblijvend advies gaat ook niet werken. Er moet echt meer gebeuren.

Staatssecretaris **Heijnen**:

"Vve's zijn zwak". Ik zit in het bestuur van mijn vve, dus ik voel me dan altijd een beetje aangesproken. Wij hebben bijvoorbeeld ook een beheerdersorganisatie. Die hebben vaak ook weer mogelijkheden om te adviseren. Waarom hebben we die Ladder van Laden? In de gemeente Amsterdam heb je die misschien niet per se nodig, omdat daar best veel ambtenaren ter beschikking zijn om te adviseren over hoe je de laadinfrastructuur op een goede manier zou moeten inregelen. Maar er zijn ook gemeentes waar je één ambtenaar hebt die het hele klimaatbeleid en ook nog voor een deel het sociaal domein in de portefeuille heeft. Zo is het echt in sommige gemeentes. Ik wil daar maar mee zeggen dat niet elke gemeente tien ambtenaren heeft om zich bezig te houden met de laadinfrastructuur. Ook die gemeenten willen we graag wel op de een of andere manier wat houvast bieden. Vandaar dat we ook die Ladder van Laden hebben. Ik weet dat meneer Koerhuis geen overdreven fan is van de Ladder van Laden. Ik denk wel dat het altijd belangrijk is om te kijken hoe je ook die groep kunt bereiken die gewoon wat minder capaciteit heeft om zelf zo'n heel systeem te gaan bedenken en uitrollen. Zo kijken wij in elk geval ertegen aan. Maar als er in de Kamer een breder gedragen oproep is om de Ladder van Laden af te schaffen, dan hoor ik dat natuurlijk graag.

De **voorzitter**:

En met vve bedoelen de heer Koerhuis en de staatssecretaris verenigingen van

eigenaren. Ik denk dat u een hoop boze e-mailtjes gaat krijgen de komende dagen van beledigde vve's, meneer Koerhuis. Succes daarmee. Maar u hebt nog een interruptie.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Laat ik het zo zeggen. Bij de vve van de staatssecretaris zal het ongetwijfeld goed gaan, maar ik heb op werkbezoeken ook gezien dat niet alle vve's alles op orde hebben. Dat is heel jammer, ook voor die bewoners. Dat heeft veel meer gevolgen, niet alleen voor het elektrisch rijden, maar ook voor het onderhoud en de renovaties. Vanuit die optiek heb ik dat gezegd.

Ik wilde nog een punt maken. De staatssecretaris begon over Fastned. Terecht, want ik heb daar vragen over gesteld. Zij zegt dat we bij nieuwe kavels vergunningen eerder moeten gaan intrekken als daar geen laadpunten geplaatst worden, maar dat zijn nieuwe kavels. We hebben, begrijp ik uit de beantwoording, 50 tot 100 kavels van Fastned waar nu geen laadpunten worden geplaatst. Dat is gewoon zonde. Het is niet zo dat we ruimte over hebben op verzorgingsplaatsen. Die zijn gemiddeld klein in Nederland. Per automobilist hebben we er ook niet zo veel. Wat gaan we echt doen op die vijftig tot honderd kavels waar nu geen laadpunten geplaatst worden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het is wat ik net ook aangaf. De vergunningen kunnen worden ingetrokken, maar dan moet het natuurlijk wel binnen de macht van het bedrijf vallen. Dan kan gehandhaafd worden, maar er is, zoals gezegd, op dit moment nog op geen enkele vergunning gehandhaafd. Ik beloof wel aan de heer Koerhuis dat ik er nog eens kritisch naar zal kijken om te bezien of er inderdaad mogelijkheden zijn binnen de huidige regelgeving om toch nog een versnelling te realiseren, want we willen natuurlijk allemaal heel erg graag dat die uitrol er komt. Het moet dan natuurlijk wel binnen de mogelijkheden zijn van Fastned, in dit geval. Ik ben het wel heel erg met de heer Koerhuis eens dat dit aandachtspunten zijn richting toekomst. Het elektrificeren van het wagenpark is een beetje een kip-eiverhaal met de laadinfrastructuur: als die niet op orde is, gaan mensen geen elektrische auto's kopen en als er geen elektrische auto's gekocht worden, hebben mensen minder interesse om een laadinfrastructuur aan te leggen in de openbare ruimte. We zullen iedereen heel erg scherp houden en we zullen ook — dat zeg ik toe aan de heer Koerhuis — nog eens goed kijken of we richting toekomst nog wat aanscherpingen moeten doen om ervoor te zorgen dat als iemand een vergunning krijgt, die die laadpaal ook gaat realiseren.

De **voorzitter**:

Mevrouw de staatssecretaris, de kip was overigens eerder dan het ei. Dat kan ik u garanderen. Of u in de evolutieleer gelooft of in het scheppingsverhaal, maar de kip is er altijd eerder dan een ei geweest. Meneer Koerhuis heeft geen interrupties meer in deze termijn. Zijn er nog andere liefhebbers voor het blokje laadinfra? Niet? Dan gaan we naar blokje drie: brandstoffen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter, waar kwam die kip dan vandaan, vraag je je af. Dat blijft dan toch altijd het interessante. Ik beloof overigens ook om te stoppen om te spreken in al te veel lastige afkortingen. Daar wijst u terecht op.

De heer Bontenbal vraagt of ik bereid ben om de brandstofstromen in kaart te brengen — het ging over de brandstofstromen naar Afrika — zodat we kunnen gaan zien welke daadwerkelijke gevolgen de aanpak van de ILT heeft gehad, de Inspectie Leefomgeving en Transport. De ILT monitort en analyseert alle stromen van benzine en diesel die geëxporteerd worden naar West-Afrika. Ze monitort vanzelfsprekend ook de gevolgen van de eventuele handhavende optredens. De ILT informeert mij als er ongewenste effecten optreden. Ik zal de Kamer daar dan ook over informeren. Op dit moment hebben wij geen verifieerbare signalen dat productie uit Nederland naar elders wordt verplaatst. Mochten er signalen zijn die de heer Bontenbal bereiken, geef dat gerust door. Dan kan ik daar ook over schakelen met de ILT.

Meneer Bontenbal vroeg ook nog welke rol broeikasgasreductie-eenheden spelen en wat dat betekent voor brandstoffen als bio-ethanol uit Nederland met een veel hogere CO₂-reductie dan ethanol uit de Verenigde Staten. De RED III maakt CO₂-sturing in de keten mogelijk. Dat bevordert innovatie en dat beloont de best presterende energiedragers qua CO₂-prestatie ten opzichte van bijvoorbeeld fossiel, ook wanneer het ethanol betreft. De exacte vormgeving wordt dit jaar uitgewerkt bij de implementatie van de RED III. De Kamer wordt daarover geïnformeerd, zoals ik ook heb vermeld in de brief aan uw Kamer. De randvoorwaarde is wel dat de CO₂-reductie te borgen valt. Daarvoor zijn Europese stappen gezet die mij noodzakelijke handvatten geven. Zo is de Uniedatabank geïntroduceerd waarmee er meer inzicht komt in de keten van grondstof tot eindgebruik. Dat vergroot ook de transparantie.

Meneer Koerhuis vraagt hoe het staat met het aantal waterstoftankstations. In het Klimaatakkoord is de doelstelling opgenomen om 50 waterstoftankstations te realiseren in 2025. Op dit moment zijn het er vijftien. Ik verwacht dat er dit jaar wel weer enkele bij gaan komen, maar er is dus meer inzet nodig om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord en ook de toekomstige Europese wetgeving, zoals de RED III en de Alternative Fuel Infrastructure Directive, de richtlijn voor de alternatieve brandstofinfrastructuur, te halen. Ik kijk even naar rechts. Daarom heb ik op 22 november afgelopen jaar aangekondigd een subsidieregeling voor waterstofvoertuigen te ontwikkelen, in combinatie met de ontwikkeling van de bijbehorende tankstations. Bij die regeling ligt de nadruk op zwaar wegvervoer, omdat daar de voordelen van waterstof het grootst voor zijn. De tankstations moeten dus geschikt zijn voor zwaar wegvervoer.

Meneer Stoffer vroeg nog naar zwaar transport op waterstof. Hij vroeg of het klopt dat er met de sector afspraken zijn gemaakt dat er 175 miljoen nodig is. Het afgelopen jaar heeft heel intensief overleg plaatsgevonden met de sector over wat er nodig is om echte opschaling van waterstof in de mobiliteit mogelijk te maken. De 175 miljoen waar de heer Stoffer over spreekt, vindt zijn basis in een van die onderzoeken. Dat is ook bijgevoegd in de Kamerbrief van 22 november. Het precieze benodigde budget hangt nog af van de uitkomsten van de Europese onderhandelingen over de RED en de AFIR. Die lopen op dit moment nog. Om volledige invulling te geven aan de doelstellingen uit die twee programma's en het Klimaatakkoord kijk ik naar de mogelijkheden om het huidige budget van 22 miljoen voor de subsidieregeling uit te breiden.

Meneer Stoffer vroeg ook nog wat de aanpak is voor biogas en hoe we dat stimuleren.

Biogas, waaronder bio-Ing, wordt gestimuleerd via de jaarverplichting. Met de implementatie van de RED III zal er dus op CO₂ gestuurd worden vanaf 2025. Dat zal ook een positief effect hebben op biogas of bio-Ing. De inzet van biogas in de mobiliteit moet wel worden afgestemd met de bijmengverplichting van groen gas in de gebouwde omgeving. Er vindt nu een onderzoek plaats om de mogelijke spanning van de inzet in beide sectoren weer te geven. Hernieuwbare brandstoffen zijn bovendien een van de vier sporen van de terugsluis waar nog naar gekeken wordt — dat is de motie van Kröger over batterij, elektrisch en waterstof — en die prioriteit hebben.

Dat waren de antwoorden in dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw de staatssecretaris. De term "CO₂" wordt veel gebruikt, maar heel veel mensen weten niet dat die staat voor koolstofdioxide. Vroeger werd het ook wel "koolstofzuurgas" genoemd, een kleurloos en reukloos gas dat van nature in de aardatmosfeer voorkomt. Zijn er vragen over dit blokje? Meneer Bontenbal.

De heer Bontenbal (CDA):

Ja, het komt van nature in de atmosfeer voor, maar de concentratie is wel degelijk relevant, zeg ik dan tegen de voorzitter.

Mijn vraag gaat over de ILT. Ik krijg gewoon die signalen. Ik zou het eigenlijk wel goed vinden als u niet afwacht tot de ILT zelf iets gaat doen, maar dat er gewoon gekeken wordt of dat zo is. Ik krijg wel de signalen dat alle tankopslagen in Antwerpen gereserveerd zijn en vol zitten. Daar gaan de schepen gewoon naar Afrika. Ik zou daar dus wel inzicht in willen hebben. Het tweede gaat over bio-ethanol en RED III. U formuleert het heel voorzichtig: RED III maakt het mogelijk. Maar daarmee weet ik niet of u het gaat doen. Want de BKE's kunnen nu ook al. Daar wordt volgens mij ook niet echt gebruik van gemaakt. Ik zou eigenlijk meer willen, namelijk dat u zegt: ik ga dit gewoon doen; in RED III ga ik niet alleen kijken naar de directe uitstoot in Nederland, maar ga ik ook ketens meenemen zodat brandstoffen die in de ketens beter zijn, ook door Nederland beter gewaardeerd worden. Dat is immers waar we het uiteindelijk voor doen.

Staatssecretaris Heijnen:

Om op dat laatste punt in te gaan: ik denk dat het alleen maar heel erg goed is om na te gaan waar een product vandaan komt en wat de hele footprint van een product uiteindelijk is. Hoe minder groot die footprint is, hoe beter het natuurlijk is. We moeten de onderhandelingen in Europa afwachten, maar meneer Bontenbal mag er wel van op aan kunnen dat ik me heel goed kan vinden in zijn lijn. We moeten die onderhandelingen op Europees niveau dus even afwachten. Dan over het punt van het vershippen naar West-Afrika. Ik ga daar gewoon achteraan. Zoals gezegd heb ik die signalen op dit moment niet. Dit signaal is voor mij nieuw. Ik zal erachteraan gaan, maar vooralsnog hadden wij via de ILT geen signalen ontvangen.

De voorzitter:

De heer Bontenbal knikt tevreden. Dat betekent dat we kunnen overgaan naar het laatste blokje: overig.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik heb nog een heel klein blokje logistiek, voorzitter. Ik dacht zelf inderdaad ook dat ik een blokje minder had, maar toch heb ik nog een blokje: logistiek.

De **voorzitter**:

Kijk. Dan voegen we dat er even tussen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Wat is het plan voor het verminderen van stadslogistiek, vraagt mevrouw Van Ginneken. We stimuleren het gebruik van hubs omdat niet elke vrachtwagen de stad in hoeft en dat straks überhaupt niet meer mag. Over hubs spreek ik de sector en de gemeenten ook de komende periode. Zoals afgesproken in de uitvoeringsagenda ligt de bal primair bij de gemeentes en bij de sector zelf. Als het nodig is, kan ik daarin wel faciliteren. Ik vind dat ze er al heel erg goed mee bezig zijn. Zo werken TLN, evofenedex en Topsector Logistiek aan een plan over hoe ze met name het mkb kunnen helpen naar een efficiëntere logistieke bedrijfsvoering.

Mevrouw Van Ginneken had ook nog gevraagd of we logistieke subsidies niet kunnen openzetten voor vrachtfietsen. Bedrijven kunnen nu al gebruikmaken van de Milieu-investeringsaftrek voor bedrijfsmatig gebruik van elektrisch aangedreven bakfietsen. De logistieke subsidies die zijn gericht op vracht- en bestelbussen zijn niet bestemd voor vrachtfietsen. Het doel van de subsidies is om investeringen te stimuleren, wanneer het verschil in de aanschafprijs tussen emissieloze en fossiele voertuigen te groot is. Ik voer de komende maanden gesprekken met de sector en met gemeenten over de rol van vrachtfietsen in de bredere context van de verduurzaming van logistiek in binnensteden.

Meneer Stoffer vroeg hoe ik kleine ondernemers in de stad ga meekrijgen voor zero-emissiezones. De kleine ondernemers krijgen een hogere subsidie bij de aanschaf van een elektrische bestelauto. Samen met de gemeenten heb ik het samenwerkingsprogramma Zero-emissie stadslogistiek. Daarbij worden bedrijven ook begeleid bij hun overgang naar zero-emissievoertuigen en eventueel ook bij aanpassingen van hun logistieke proces.

De heer Stoffer vroeg ook nog of bedrijven in stadscentra voorrang kunnen krijgen bij aansluitingen en of ik dat kan oppakken met Jetten. Ik ben met mijn collega Jetten in overleg over de beschikbaarheid van netcapaciteit voor laadinfrastructuur, ook voor bedrijven. Voorrang geven aan bedrijven voor netaansluitingen is geen bespreekpunt en op dit moment ook geen optie. Door mijn collega wordt hard gewerkt aan het probleem van de netcongestie. Onder zijn verantwoordelijkheid worden er stappen gezet om dat probleem tegen te gaan. Dat geldt dus ook voor bedrijven en stadscentra.

Dat was het blokje logistiek.

De **voorzitter**:

En met Jetten bedoelde de staatssecretaris met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid de minister voor Klimaat en Energie. De staatssecretaris zegt dat dit zo is; dank u wel.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden op stadslogistiek. Ik ben blij om te horen dat de staatssecretaris de ontwikkeling van hubs aan stadsranden of stadscentraranen stimuleert en daarover in gesprek is met gemeenten en andere organisaties. Kan de staatssecretaris toezeggen de Kamer op te hoogte te houden van hoe zich dat ontwikkelt en welke belemmeringen daar in de praktijk misschien ontstaan? Kan ze bijvoorbeeld in de brief over duurzaam vervoer die periodiek gestuurd wordt, opnemen hoe het staat met de ontwikkeling van stadslogistieke hubs?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik kan wel toezeggen om daar af en toe een update over te geven. Dat moeten we niet te vaak doen, want dat kost ook weer allemaal extra tijd en je moet ook af en toe wat te melden hebben. Het belangrijkste is dat we actie ondernemen. Maar ik snap de behoefte van mevrouw Van Ginneken om eens in de zo veel tijd daarover op de hoogte worden gebracht. We zullen dus kijken hoe we dat terug kunnen rapporteren aan de Kamer.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, tevreden? Ja, dank u wel.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik ga ook nog even in op die stadslogistiek. Ik begrijp dat bedrijven die daarin bezig zijn, geen voorrang krijgen op het elektriciteitsnet en dat minister Jetten bezig is met het oplossen van een aantal dingen die daarbij kunnen helpen. Maar goed, mijn indruk is dat het niet allemaal even snel gaat. Moeten ondernemers die in die stadslogistiek zitten, dan maar met een oude dieselbus blijven rijden, bijvoorbeeld, in plaats van dat ze iets elektrisch kopen? Ik zit te zoeken, want dadelijk gooien we het kind met het badwater — ik wilde het bijna andersom zeggen — weg. We proberen die ondernemers natuurlijk zover te krijgen, maar als er grote belemmeringen en onzekerheden in zitten ... Als ik ondernemer was — dat ben ik nu niet — dan zou ik mijn hoofd krabben, want dan kom je toch een beetje in een lastige situatie. Nou ja, is dat het ongeveer, zeg maar, of zit er toch meer actie achter en kunnen we tegen ondernemers zeggen: weet je, je kunt er gewoon echt van op aan en het komt goed, want we doen dit, dit en dit en het gaat gewoon helemaal lukken?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Natuurlijk heb ik gesprekken met minister Jetten over hoe wij onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit kunnen halen. Voor een groot deel proberen wij natuurlijk allerlei stimulerende maatregelen te nemen, maar we zijn wel afhankelijk van een goede laadinfrastructuur en van een goede dekking. Het net moet dat natuurlijk wel toelaten. Daar is minister Jetten volop mee bezig. Dat weet ik. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat hij daar voortvarend mee aan de slag blijft, maar ik kan vanuit mijn positie bijvoorbeeld iets doen aan het stimuleren van bepaalde nieuwe technieken, zoals vehicle to grid. Dat is dus het terugladen en de auto gebruiken als batterij om bijvoorbeeld woningen of kantoren te voorzien van elektriciteit op momenten waarop het net wat meer overbelast is. Dat zijn dus zaken waarin wordt geïnvesteerd.

Er zijn veel mooie nieuwe ontwikkelingen. Je ziet ook al de eerste wijken ontstaan waarin die concepten worden toegepast. Dat je het niet alleen daarmee redt, en je dus

ook zult moeten kijken naar een uitbreiding van die netcapaciteit, is nou eenmaal wel een feit. Maar daarvoor moeten we het gesprek voeren met minister Jetten, die daarvoor aan de lat staat. Hij weet hoeveel belang ik daaraan hecht. Dat doet hij zelf ook, maar ik denk dat het belangrijk blijft om vanuit de Kamer het gesprek te hebben met hem.

De voorzitter:

Dank, mevrouw de staatssecretaris, dat u die Engelse term even duidt. Dat wordt door niet ter zake deskundige mensen thuis enorm gewaardeerd. Dank u wel.

De heer Stoffer (SGP):

Toch nog even. Als ik hier in Den Haag ben, zie ik vanuit mijn raam altijd een bakker met zeven filialen. Dan zie je een auto komen op benzine. Ik denk tenminste dat het benzine is. Het zou ook diesel kunnen zijn, maar dat ruik je niet. Die bakker moet straks misschien een nieuwe auto kopen. Die denkt dan: zo'n elektrisch ding ga ik maar niet kopen, want ik vraag me af of ik zo'n auto wel kan laden als ik al die ritjes door de stad moet doen. We kunnen natuurlijk heel mooi met elkaar blijven praten. De heer Bontenbal en ik doen ook nog klimaat, dus wij kunnen minister Jetten aanjagen. De ondernemers vinden het leuk dat wij aanjagen en blijven praten, maar zij moeten wel beslissen of zij die elektrische auto kopen of niet. Volgens mij willen we hier met elkaar dat zij dat doen. Complimenten voor het kabinet dat er een stimuleringsregeling komt enzovoorts, maar er moet zekerheid van laden zijn. Dus moeten wij dan minister Jetten opjagen, of spreekt de staatssecretaris namens het kabinet en wordt daar iedere vrijdag een robbertje met elkaar gevochten en gezegd: je kunt me wat, maar je zorgt maar dat het voor elkaar komt? Ik zit te zoeken naar de manier waarop we die bakker, en misschien ook andere ondernemers, zekerheid kunnen geven, zodat ondernemers denken: mijn volgende auto wordt een elektrische.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik vind het ook belangrijk om de beelden realistisch te houden, want er kan natuurlijk al een heleboel. Het mooie is dat er ook heel veel informatie beschikbaar is voor de ondernemer waar de heer Stoffer naar verwijst. In elke stad heb je dus bijvoorbeeld een loket waar je informatie kunt krijgen over de beschikbaarheid van laadplekken voor elektrische auto's. Ik denk dus dat er ook gekeken moet worden naar wat er allemaal wél is. Zoals gezegd, is het hebben van een goede dekking en netcapaciteit heel erg belangrijk. Daarvoor moet je op bepaalde plekken meer netcapaciteit hebben. Daar is minister Jetten volop mee bezig. Ik hoef hem daar niet elke week over aan zijn jas te trekken, want hij is zich daar heel wel van bewust. Maar uiteraard volg ik dat nauwlettend en hoop ik dat er zicht gaat zijn op wat meer oplossingen op dat vlak.

De voorzitter:

Dan gaan we naar het laatste blokje, het blokje overig.

Staatssecretaris Heijnen:

Mevrouw Van Ginneken had een vraag gesteld over deelmobiliteit. Zij vroeg hoe ik uitvoering ga geven aan het amendement voor toegang tot deelauto's voor minima. Op dit moment is mijn departement bezig met een onderzoek naar inclusieve deelmobiliteit. Onderdeel van het onderzoek is toegankelijkheid van deelmobiliteit voor minima. Zoals is toegezegd bij de begrotingsbehandeling van IenW, zal de Kamer de resultaten van

het onderzoek ontvangen wanneer het is afgerond. Die afronding is voorzien voor eind maart, dus dat is al vrij snel. Op basis van de resultaten van dat onderzoek zal worden gekeken wat de mogelijkheden zijn voor de inzet van de middelen en welke middelen dan beschikbaar worden gesteld door uw amendement.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog naar een nieuwverkoopverbod op snorfietzen. Waarom wachten tot november? Waarom gebeurt dat niet wat sneller? Om te komen tot een effectief nieuwverkoopverbod voor fossiele snor- en bromfietsen moet ik vooral de proportionaliteit van de maatregel goed onderbouwen. Daarom ben ik nu dus bezig met een kort onderzoek om de effecten van een nieuwverkoopverbod goed te kunnen onderbouwen. Ik wil goed beslagen ten ijs komen in Europa, dat me ook zal wijzen op de regels van de Europese interne markt. Mocht ik de informatie eerder hebben, dan zal ik die informatie zo snel mogelijk delen met de Kamer en daar niet tot november mee wachten. Mocht een verbod daadwerkelijk tot de mogelijkheden behoren, dan wil ik dat niet per 2025 doen, omdat ik de tijd tussen de aankondiging en de invoering dan te kort vind. We zien bovendien dat het aandeel elektrische snor- en bromfietsen al heel erg aan het stijgen is. Ik had eerst nog gedacht om ook een subsidie daarvoor beschikbaar te stellen, maar het gaat zo ontzettend snel. Het verschil in de prijs tussen een elektrische snorfiets en eentje op benzine is al heel erg klein. Daardoor is de terugverdientijd interessant genoeg voor mensen om toch al meteen een elektrische scooter of brommer aan te schaffen.

De heer Stoffer vroeg of ik betaalbaarheid meeneem bij instrumenten na 2025. Dat doe ik standaard bij al het beleid dat ik maak. Dat is ook de reden dat normering en subsidiëring vaak hand in hand gaan.

Mevrouw Van Ginneken stelde een vraag over vlootnormering. In de brief staat 2025 als startjaar terwijl er eerder nog sprake was van 2024. Zoals ik met de Kamer heb gedeeld in mijn brief over de voortgang duurzaam vervoer, moet het kabinet nog een besluit nemen over aanvullende maatregelen voor CO₂-reductie, waaronder dus de vlootnorm. Op dit moment tref ik de nodige voorbereidingen om bij een positief besluit zo snel mogelijk over te kunnen gaan tot een wetswijziging. Zoals ik met de Kamer heb gedeeld, is dat ook Europees geen gemakkelijk traject vanwege de doorlooptijd van het traject van de wetsaanpassing, inclusief de notificatie in Europa. De inwerkingtreding per 1 januari 2025 is tegen deze achtergrond een zeer ambitieuze streefdatum. Ik zal me daar wel maximaal voor inspannen.

De heer Bontenbal vraagt naar de juridische quickscan die is uitgevoerd door Natuur & Milieu. Dat vindt hij niet correct. De quickscan van Natuur & Milieu betreft een technische analyse van de juridische mogelijkheden om een vlootnorm te introduceren. Natuur & Milieu heeft voor die maatregel met andere partijen al eerder het initiatief genomen en kon daarvoor op heel korte termijn de juiste expertise beschikbaar stellen. Wat dat betreft, ben ik ook wel tevreden met het resultaat. De quickscan is mede uitgevoerd door een professor en een universitair hoofddocent Europees recht van de Universiteit van Tilburg. Daarmee mag je ook de onafhankelijkheid van de analyse als geborgd zien. Daarnaast heb ik ook nog mijn eigen juristen een second opinion laten uitvoeren, die de uitkomsten van de quickscan ook bevestigt.

Mevrouw Van Ginneken heeft nog een vraag gesteld over het vergroenen van reisgedrag. Zij heeft gevraagd hoe dat gaat optellen tot 0,3 of 0,5 megaton. Ik werk momenteel aan die maatregelen. Het is mijn ambitie om ten minste het gestelde doel in het coalitieakkoord te bereiken in 2030. Ik zal u halverwege dit jaar informeren over de voortgang. Mijn doel is dat er aan het eind van het jaar een voldragen pakket aan maatregelen zal liggen.

De heer Koerhuis vraagt naar het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit. Hij vraagt: waarom legt u de administratieve lastendruk bij het mkb, en niet bij de energiebedrijven? Iedere sector moet een bijdrage leveren aan de CO₂-reductie. Dat geldt ook voor de mobiliteitssector. Het ontwerpbesluit CO₂-reductie werkgebonden personenmobiliteit verplicht alleen het aantal gereden kilometers te rapporteren. Voor dat besluit zijn de administratieve lasten zo laag mogelijk gehouden. Dat is gedaan door zo min mogelijk gegevens van de werkgevers te vragen en door het rapporteren te vergemakkelijken met een elektronische voorziening.

Ik krijg nu het voorbeeld van de heer Stoffer aangereikt. Dat kan ik misschien zo meteen nog even toelichten. Dan kan die toezegging straks misschien nog worden geschrapt.

De heer Koerhuis vroeg naar de CO₂-uitstoot van het mkb. Waarom laten we de uitvoering van de administratie niet aansluiten bij België en Duitsland? Ook België kent regelgeving op dit gebied. Daar moeten enquêtes over mobiliteit worden uitgezet bij werknemers. De administratieve lasten van dat systeem zijn vergelijkbaar met die in Nederland. In Nederland houden we de lasten zo laag mogelijk door die elektronische voorziening te faciliteren en door zo min mogelijk gegevens te vragen.

De heer Bontenbal vraagt of de dervingen van accijns ook gedekt worden uit de IenW-begroting bij maatregelen voor verduurzaming van mobiliteit. Nee, want tot nu toe moest die accijnsderving gedekt worden binnen andere belastingen in het autodomein. Bij het inzetten op nieuw klimaatbeleid vind ik het belangrijk om overheidsinkomsten en -uitgaven wel met elkaar in overeenstemming te brengen. Dat is ook de insteek van het ibo klimaat en onderwerp van de besluitvorming over de Voorjaarsnota van het kabinet.

Dan vraagt de heer Bontenbal naar de financiering van klimaatmaatregelen. Waarom wordt er zo verschillend omgegaan met belastingen? Dat is eigenlijk dezelfde vraag.

De voorzitter:

Ik vraag alvast aan de leden of er behoefte is aan een tweede termijn. Ja? Oké. Dan moeten we dadelijk wel de turbo aan gaan zetten, want anders gaan we dat niet halen.

Staatssecretaris Heijnen:

Waarom wordt er verschillend omgegaan met belastingderving? Zie ik ruimte om binnen alle ministeries één lijn te trekken? Dat was de vraag. Ik ben het met de heer Bontenbal eens dat bij iedere beleidsmaatregel consequent dezelfde begrotingsregels zouden moeten worden toegepast. Bij het inzetten op nieuw klimaatbeleid vind ik het ook belangrijk om inkomsten en uitgaven met elkaar in overeenstemming te brengen. Dat gaan we richting de Voorjaarsnota ook zo doen.

Dan de vraag van de heer Stoffer over binnenvaartschepen; over geen accijns, wel energiebelasting. Hij vroeg of ik met Financiën fiscale vrijstellingen en meer zekerheid kan oppakken. Dat zeg ik graag toe.

De heer Stoffer had ook een vraag over de ticketprijs van het ov. Hij vroeg ook om de binnenvaart te stimuleren en daarvoor meer middelen vrij te maken in plaats van voor elektrisch vervoer. In januari is met goedkeuring van de Europese Commissie de subsidieregeling gepresenteerd. Daar zit 15 miljoen euro in voor een modal shift naar binnenvaart en 7,5 miljoen euro voor een modal shift naar spoor. Ik heb onlangs in het kader van het KiM-onderzoek naar tariefverlagingen in het openbaar vervoer de Kamer geïnformeerd dat tariefverlagingen alleen geen effectief middel zijn om het openbaar vervoer te stimuleren.

De heer Stoffer vroeg of ik ook wil kijken naar een onbelaste reiskostenvergoeding voor leasefietsen. Die vergoeding geven voor de gemaakte fietskilometers is niet mogelijk omdat door de werknemer geen reiskosten worden gemaakt. Ik heb al wel ingezet op het aantrekkelijker maken van de leasefietsregeling. Die leasefietsregeling is recent door het ministerie van Financiën vereenvoudigd op verzoek van de branche, waardoor de administratieve lasten ook zijn verminderd.

De heer Stoffer vroeg ook om een heel concreet voorbeeld. Een medewerker van een thuiszorgorganisatie zal nu al zijn of haar grijze kilometers declareren bij de werkgever. Van die medewerker wordt voor de rapportageverplichting dus ook niet meer verwacht. De werkgever gebruikt de administratie waarin die declaraties zijn verwerkt voor de rapportageverplichting. Voor die rapportage gaat het om het totale aantal grijze kilometers van alle medewerkers van een organisatie. Daarbij wordt het aantal kilometers per vervoermiddel aangegeven. Die opgave van het aantal grijze kilometers doet de werkgever. De individuele werknemers hoeven dat dus niet te doen. Die opgave wordt één keer per jaar gedaan. Ik hoop dat dit de boel een beetje verheldert.

De voorzitter:

Dank u wel. We moeten nu even heel kort en krachtig zijn. Allereerst de heer Bontenbal en dan mevrouw Van Ginneken.

De heer Bontenbal (CDA):

Ik zou het ook prima vinden om de beantwoording nu goed af te maken en geen tweede termijn te doen, maar dat terzijde. Als de antwoorden nu goed zijn, hoef ik geen tweede termijn.

De voorzitter:

Maar bijvoorbeeld meneer Koerhuis denkt daar anders over. Daarom moeten we er even staccato doorheen.

De heer Bontenbal (CDA):

Dan houd ik het kort. Mijn punt over de juridische quickscan gaat niet over de inhoud van de quickscan, want die is volgens mij prima. Het gaat ook niet over Natuur & Milieu, want daar heb ik waardering voor en ook regelmatig contact mee. Maar ik denk dat het kwetsbaar is. We zouden zo'n analyse ook niet aan VNO-NCW of iets dergelijks vragen.

Het is maar een klein puntje, maar ik wil dat toch gemaakt hebben.

Het andere punt gaat over die belastingderving. Ik begrijp nog niet helemaal goed hoe dat nu zit, want u zegt: dat moeten we compenseren in dat autodomein. Neem bijvoorbeeld de vlootnormering. Normering levert geen uitgaven op voor de overheid, want die legt gewoon een norm neer en de kosten komen bij de werkgevers. Maar als je de belastingderving meeneemt, dan wordt het opeens een soort van uitgave, waar dan ook een bepaalde kosteneffectiviteit aan zit. Dat zou dan nog weleens een dure maatregel kunnen zijn. Als we dat vergelijken met andere maatregelen, bijvoorbeeld bij EZK, waar dat soort dingen niet in zitten, dan wordt het dus ook een scheve verhouding qua kosteneffectiviteit. Ik zou bijvoorbeeld ook benieuwd zijn naar het volgende. Stel dat we vlootnormering opleggen en ze gaan elektrisch rijden, dan gaan ze allemaal elektriciteit gebruiken; daar zit weer energiebelasting op en een beetje btw. Nemen we dat dan wel mee? Hoever cascaderen we dat dan door? Ik vraag me af of die systematiek houdbaar is, maar ik heb er ook niet meteen een oplossing voor, want die belastingderving is er wel.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zag hier ook bij de ambtelijke ondersteuning naast mij geknik toen de heer Bontenbal aan het spreken was. Ik denk dat het belangrijk is dat we met elkaar kijken hoe we het zo efficiënt en effectief mogelijk kunnen inregelen. Het heeft wat haken en ogen, dat is gewoon zo. Maar de maatregelen hebben wel een heel erg groot effect. Dat maakt dat iedereen ook wel enthousiast wordt van bepaalde maatregelen die we willen gaan voorstellen. Ik stel voor dat we ook de komende tijd gebruiken om na te denken over dit soort uitdagingen waar we voor staan. Als de heer Bontenbal nog goede suggesties heeft, dan houd ik mij natuurlijk warm aanbevolen, want uiteindelijk gaat het erom dat we onze doelen halen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Twee punten. Het eerste punt is dat ik eigenlijk wel een beetje teleurgesteld ben over de beantwoording van de staatssecretaris inzake het tempo van een zakelijkvlootnorm en een eventueel verbod op fossiele brom- en snorfietsen. Ze schreef immers in haar eigen brief dat ze eigenlijk sinds het najaar 2022 al een kansrijke onderbouwing heeft om binnen de Europese Unie de discussie over de proportionaliteit daarvan goed te kunnen voeren. Ik snap dus echt niet waarom het tot november moet duren voordat daar helderheid over komt.

Mijn feitelijke vraag gaat over een ander punt dat ik in mijn inbreng naar voren heb gebracht en waar ik nog niet echt een antwoord op heb gekregen. Ik heb aangegeven dat het IPCC zegt: gedragsverandering is essentieel om klimaatdoelen te halen. Daarom heb ik de staatssecretaris gevraagd om in het beleid voor duurzaam vervoer meer elementen op te nemen dan alleen het verduurzamen van bestaand vervoer. Ik vroeg haar om ook echt in te zetten op die gedragsverandering. Dan gaat het over een andere spreiding van reizigerskilometers over modaliteiten, over het afvlakken van de groei van de autovloot, over deelmobiliteit en ook over de relatie met openbaar vervoer. Ik heb de staatssecretaris daar nog niet over gehoord, terwijl ik wel denk dat we mét een dergelijk palet van verschillende soorten interventies om vervoer duurzamer te maken, iets meer kans maken om de klimaatdoelen te halen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We zijn natuurlijk nog bezig om dat pakket aan maatregelen te maken. Dat wordt aan de Kamer voorgelegd en hopelijk wordt mevrouw Van Ginneken daar heel enthousiast van en gaat ze ook mee de boer op om te kijken hoe we dat gaan betalen met z'n allen.

Over het tempo van die zakelijkevlootnorm: dat is precies waar we naar kijken. Het komt er allemaal dit jaar.

Dat het nog even duurt voordat er een verbod op fossiele snorfietsen komt, heeft echt te maken met het feit dat we dat onderzoek moeten afwachten. Ik heb ook gezegd: als het sneller kan dan november, dan ga ik dat zeker doen. Maar we moeten het wel zorgvuldig doen. Er wordt met een schuin oog naar ons gekeken vanuit Europa. Ik heb nog wel wat andere dossiertjes met Europa lopen, zoals mevrouw Van Ginneken weet uit een ander deel van haar portefeuille. Je moet dat heel erg zorgvuldig doen en daarnaast moeten we natuurlijk ook nog wel een dekking hebben voor het geheel. Dat komt ook nog.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken? U laat het hierbij. Prima.

Ik stel voor dat we naar de tweede termijn gaan. Probeer het echt te houden bij één goede vraag, want als we allemaal een minuut krijgen, komen we in tijdnood. Meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Eén vraag is niet echt een tweede termijn.

De **voorzitter**:

Dan doet u gewoon één minuut, staccato. Mevrouw Van Ginneken, uw minuut loopt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voorzitter. Nog wel een puntje over laadinfrastructuur. Volgens mij is dat in de discussie die de staatssecretaris heeft gehad met de heer Bontenbal niet naar voren gekomen, maar de laadprijzen per paal en per gemeente verschillen enorm. Juist op dit moment zijn de energieprijzen weer wat aan het dalen, maar dat zien we nog niet terug in de laadprijzen aan de paal. Wat vindt de staatssecretaris er eigenlijk van dat die prijzen zo uiteenlopen in Nederland? Ziet zij een noodzaak en een mogelijkheid om die prijzen wat meer te uniformeren?

Dat was mijn aanvullende vraag, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Netjes binnen de tijd. Meneer Bontenbal, we gaan kijken of u dat ook gaat lukken.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. Ik ben blij dat de staatssecretaris zegt dat de doelen voor 2030 blijven

staan, dat ze met een pakket komt en ook dat ze partijen — de IKEA's, de GAMMA's enzovoort — gaat uitdagen om snelladers te plaatsen. Eind april komt de rapportage over slim laden, dus daar ben ik ook blij mee. Dan kunnen we de voortgang zien.

U daagt mij uit om zelf ook eens na te denken over de financiering van de maatregelen en de derving. Ik zal nog eens gaan sparren met mijn financieel woordvoerder en misschien loop ik nog weleens een staatssecretaris tegen het lijf aan wie ik iets kan vragen, dus dat ga ik op me nemen.

U gaat achter de handhaving en ILT aan. Ik ben heel benieuwd of dat signaal klopt en of we daar iets zien wat we eigenlijk niet wensen.

Wat betreft bio-ethanol en RED III geeft u aan dat u deelt dat we naar die ketenemissies moeten. Daar ben ik blij mee, want dat is volgens mij het doel dat we willen.

Ik had maar één vraag. Die is gekaapt door mevrouw Van Ginneken, want die vraag ging over de prijzen, dus die is al gesteld.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Super, helemaal te gek. De heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik zou de staatssecretaris willen bedanken voor de beantwoording van onze vragen. Ik ben het niet helemaal met haar eens dat er toch nog een subsidie in een of andere vorm voor elektrisch vervoer nodig zou zijn, zeker als je kijkt hoe die op dit moment uitpakt. Maar mocht die subsidie er dan toch komen, dan zou ik aan de staatssecretaris willen vragen om de rechtvaardigheid niet uit het oog te verliezen. Als blijkt dat op dit moment 61% van de mensen aangeeft dat ze ook een elektrische auto zouden hebben gekocht als de subsidie er niet was, en als uit diezelfde evaluatie ook blijkt dat de mensen die ervan gebruikmaken relatief welvarend zijn, dan voelt dat niet rechtvaardig. Ik zou de staatssecretaris dus willen vragen om in de uitwerking van die subsidie in ieder geval daar oog voor te blijven houden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, waarde heer Alkaya. Meneer Koerhuis, uw minuut loopt.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Over de miljarden euro's voor de dure zakelijke markt hoorde ik de staatssecretaris zeggen: dat kan ook gedekt worden binnen het autobeleid. Maar dat betekent niet alleen dat die miljarden niet naar de gewone particuliere markt gaan, maar dat die ook nog eens gaat meebetalen aan de dekking voor de dure zakelijke markt. Kan de staatssecretaris bevestigen dat dat toch echt niet het geval is?

Elektrische auto's zijn na 2025 helaas duurder voor bedrijven. We moeten dus niet

alleen dekking zoeken voor het Rijk, maar eigenlijk ook voor die bedrijven, want die krijgen gewoon een kostenpost. Zoekt de staatssecretaris ook die dekking?

Graag een schriftelijke reactie op de export-bpm.

Het zijn juist kleine gemeentes die last hebben van die Ladder van Laden, want die moeten gemotiveerd afwijken. De staatssecretaris deed het voorkomen alsof het goed is voor kleine gemeentes, maar die hebben er juist last van omdat gemotiveerd afwijken lastig is voor hen.

Nogmaals de vraag met betrekking tot Fastned: hoe kunnen we iets doen aan de huidige kavels? De staatssecretaris heeft het steeds over de toekomstige kavels, maar gaan we de 50 tot 100 huidige kavels ook binnen anderhalf jaar intrekken?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Koerhuis. Meneer Stoffer, ook voor u een minuut. Elke seconde meer is een koetjesreep. Alstublieft.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik kan het heel kort, voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en allen die haar ondersteund hebben voor de beantwoording. Ik ben ook blij met het antwoord dat voor de thuiszorgmedewerker geldt qua administratie; dat is helder zo.

Ik ben ook heel blij met de toezegging dat de staatssecretaris met de staatssecretaris van Financiën in overleg wil gaan over de binnenvaart, want die ligt me ook na aan het hart.

Dat was het, voorzitter. Dank. Ik krijg van u een pak koetjesrepen, denk ik.

De **voorzitter**:

Ja, dank u wel. Mevrouw de staatssecretaris, bent u in staat om meteen te reageren?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Mag ik heel even twee, drie minuutjes? Dan kan ik heel even afstemmen met de ambtenaren aan de rechterzijde, want over één vraag had ik nog een vraagje.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Tot over drie minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan mevrouw de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter, dank u wel. Ik moest nog heel even wat afstemmen. Dan kan ik nu als het

goed is op een volledige manier antwoord geven op alle vragen die zijn gesteld.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar de grote verschillen in prijzen per laadpaal, ook qua energie. Dat is marktwerking. Het maakt het ingewikkeld om daar als overheid zelf op in te grijpen. Ik snap wel dat het wat oncomfortabel voelt. Ik wil dus wel nog even kijken hoe groot die verschillen zijn en of er op z'n minst redelijke tarieven worden gerekend. Je wilt namelijk niet dat het allemaal te kostbaar gaat worden, want dan prijs je elektrische auto's natuurlijk weer de markt uit.

Meneer Bontenbal had volgens mij meer een aantal constatering. Het is heel fijn dat hij bereid is om nog eventjes met ons mee te denken.

Meneer Alkaya wijst mij erop dat ik de rechtvaardigheid niet uit het oog mag verliezen. Daar houden we zeker rekening mee. Ik vind dat een terecht punt.

Meneer Koerhuis vroeg nog naar de dure zakelijke markt. Ik wil daar toch een opmerking over maken. Als je kijkt naar auto's die wat meer in het hogere segment vallen in de zakelijke markt, dan zie je dat die in het gebruik inmiddels al relatief goedkoper zijn dan een auto op benzine of diesel voor eenzelfde bedrag. Ik weet dus niet precies wat hij daarmee bedoelt.

Meneer Koerhuis heeft mij gevraagd of ik kan bevestigen dat de dekking niet in het autodomein valt. Ik moet dat bespreken in het kabinet, dus ik kan dat niet bij dezen toezeggen.

Over Fastned vroeg de heer Koerhuis: hoe gaat u om met de oude modellen? Wat ik zei in mijn eerste termijn, geldt voor oude en nieuwe modellen. We hebben al de regeling dat je het binnen anderhalf jaar moet realiseren. Of je moet kunnen motiveren waarom je dat niet doet. Als het buiten je eigen macht ligt, kan er nog steeds worden afgeweken van — hoe zeg je dat? — het maken van bezwaar. Maar ze moeten dus wel leveren.

Voorzitter. Als het aankomt op de Ladder van Laden heb ik altijd een beetje een Groundhog Day-gevoel. We hebben met elkaar steeds dezelfde discussie daarover. Meneer Koerhuis blijft aangeven: kleine gemeentes worden net gehinderd. Ik blijf elke keer zeggen: het is om ze te helpen. Ik wil voorstellen dat we als toezegging nog op laten schrijven dat meneer Koerhuis en ik, ondersteund door degene die zich daar vanuit het ministerie ambtelijk mee bezig houdt, een keer een kop koffie gaan drinken, en dat we voor eens en voor altijd duidelijkheid krijgen over dit zeer belangrijke punt.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Met een kop koffie alleen komt u er niet bij de heer Koerhuis, mevrouw de staatssecretaris. Hij wil er altijd iets bij hebben. Dat zal wel lukken bij de toezegging. Dank u wel voor de beantwoording, mevrouw de staatssecretaris.

Er blijft nog één toezegging over. Meneer Koerhuis werd geadviseerd om zijn punt bij een ander debat in te brengen. De staatssecretaris zou een brief regelen van de collega-

staatssecretaris. Meneer Koerhuis koos ervoor om die brief van de collega-staatssecretaris te krijgen. Dat is dan vastgelegd.

- De Kamer ontvangt eens in de zoveel tijd een update, een bijwerking in normaal Nederlands, over de ontwikkelingen en belemmeringen ten aanzien van de hubs — dat zijn meestal centrale punten — voor de stadslogistiek. Dit is een toezegging aan mevrouw Van Ginneken.

Dat is de toezegging die overbleef. Akkoord? Ja? Dank u wel. O, meneer Stoffer heeft nog een nabrander.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja, voorzitter. Ik dank de staatssecretaris dat zij toe heeft gezegd dat zij met staatssecretaris Van Rij in gesprek gaat over de fiscalisering van de elektriciteit van de binnenvaart. Die wil ik nog wel graag genoteerd hebben, want ik wil wel weten wat de opvolging daarvan is.

De **voorzitter**:

Meestal worden brieven en zo genoteerd, maar dit staat nu uiteraard ook vast, meneer Stoffer. Geen zorgen! U kunt rustig slapen vanavond. De griffier houdt het allemaal heel goed bij.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb een vraag in dezelfde lijn. De staatssecretaris heeft op mijn laatste vraag in de tweede termijn aangegeven dat zij wil kijken hoe groot de prijsverschillen zijn en of dat redelijk is. Ze heeft daarbij niet gezegd dat ze dat per brief aan ons zou mededelen, maar dat nam ik wel een klein beetje aan. Het is daarmee een passende toezegging dat we dat ergens nog een keer schriftelijk terug gerapporteerd krijgen.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris bevestigt dat, dus die heeft u ook nog even binnengetikt, mevrouw Van Ginneken.

Dan zijn we aan het eind gekomen. Er zijn geen bijzondere berichten meer, toch, meneer de griffier? Nee? Er komt ook geen tweeminutendebat. Dat scheelt allemaal administratieve lasten, tijd en geld. Dan dank ik allereerst de mensen op de publieke tribune, ook de mensen die thuis hebben gekeken en geluisterd via het digitale kanaal. Ik dank de staatssecretaris en haar team, de collega van de Dienst Verslag en Redactie — dank u wel dat u er was — onze trouwe bode voor de goede verzorging, en alle leden der Staten-Generaal. Ik wens u allen een hele behouden thuiskomst en een gezegende avond.

Sluiting 20.52 uur.

