

Tweede Kamer, Duurzaam vervoer

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 24 september 2026 overleg gevoerd met mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 maart 2026 inzake zesde tweemaandelijks monitoringsbrief zero-emissiezones (30175, nr. 482);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2026 inzake mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen voor het stimuleren van de tweedehandsmarkt voor volledig elektrische auto's (31305, nr. 537);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2026 inzake zevende tweemaandelijks monitoringsbrief zero-emissiezones (30175, nr. 483);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 mei 2026 inzake afronding RED III-implementatie (32813, nr. 1560);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 mei 2026 inzake besluit van 19 mei 2026 tot wijziging van het Besluit energie vervoer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging (Stb. 2026, 102) in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2023/2413 (RED III) (32813, nr. 1563);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2026 inzake de Uitvoeringsagenda 2026-2027 Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) (31209, nr. 267);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2026 inzake regionale uitrol laadinfrastructuur (31305, nr. 541);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2026 inzake achtste monitoringsbrief zero-emissiezones (30175, nr. 484);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 september 2026 inzake besluit zero-emissiezone autobus (30175, nr. 485);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juni 2026 inzake reactie op CE Delft-rapport "Chain-of-Custody-systemen voor bio-LNG" en toelichting op de stand van zaken (32813, nr. 1567);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 juni 2026 inzake voortgang deelmobiliteit juni 2026 (31305, nr. 561);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2026 inzake de Nationale Actieagenda Batterijsystemen (2026Z19279);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2026 inzake invulling van de motie van het lid Van Leijen over bestaande fiscale regelingen voor woon-werkverkeer uitzoeken en daarbij**

**bezien hoe fietsgebruik en het ov aantrekkelijker gemaakt kunnen worden
(Kamerstuk 23645-894) (2026Z19291).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Huizenga

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

Voorzitter: Goudzwaard

Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bikkers, Goudzwaard, De Hoop, Van Leijen, Prickaertz, Stoffer en Zwinkels,

en mevrouw Bertram, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.00 uur.

De voorzitter:

De laatste personen hebben koffie ingeschonken gekregen, dus ik denk dat ik maar ga aftrappen met het commissiedebat Duurzaam vervoer. Ik heet de staatssecretaris en haar ondersteuning van harte welkom vandaag. Ook een woord van welkom aan de mensen op de publieke tribune en degenen die meekijken via de livestream. Ik heet natuurlijk ook de Kamerleden van harte welkom. Ik zal ze, voor de luisteraar thuis, even heel kort voorstellen. De volgende Kamerleden zijn aanwezig: de heer Van Leijen namens D66, de heer Bikkers van de VVD, de heer Prickaertz van de PVV en de heer De Hoop van PRO. Voor dit commissiedebat geldt een spreektijd van maximaal vier minuten. Het voorstel is om vier losse interrupties in de eerste termijn te hanteren. Ik ga ervan uit dat iedereen hiermee akkoord is. Ik zie dat niemand daar bezwaar tegen heeft. We kunnen dus aftrappen. Ik geef het woord aan de heer Van Leijen.

De heer Van Leijen (D66):

Dank u wel, voorzitter. Stel je voor: een auto die je huis van stroom voorziet, geen zorgen over stijgende prijzen aan de pomp, betaalbaar en schoon vervoer voor iedereen, niet alleen voor de happy few. Dat is het Nederland waar D66 voor werkt: een bloeiende economie, gebouwd door Nederlandse makers. De tijd werkt voor ons. Terwijl de brandstofprijzen door het dak gaan, blijven de stilstaanders olie en gas neerzetten als "veilig" en "stoer". Het omgekeerde is waar: kiezen voor de economie van de toekomst is goed voor onze portemonnee en vasthouden aan olie en gas is een dure hobby geworden. Ik wil het vandaag over drie dingen hebben: betaalbare elektrische auto's voor iedereen, deelmobiliteit en de Nederlandse ondernemers die dat mogelijk maken.

Ik begin bij het eerste onderwerp. Over vijf jaar moet een elektrische auto voor iedereen bereikbaar zijn. De zakelijke leasebakken van vandaag moeten de betaalbare auto's van de toekomst worden, niet alleen voor wie het kan betalen, maar voor iedereen die een auto nodig heeft. Als ik zeg "iedereen", dan bedoel ik ook echt iedereen: mensen die willen kopen, mensen die willen leasen en mensen die maar af en toe gebruikmaken van

een auto. Voor wie wil kopen, zit de sleutel in de tweedehandsmarkt. Nieuwe elektrische auto's beginnen bij €20.000. Voor heel veel mensen is dat niet betaalbaar. Tweedehands kan al vanaf €5.000. Maar veel te veel zakelijke auto's verdwijnen na de leaseperiode naar het buitenland, in plaats van hier tweedehands te worden verkocht. Daarom wil D66 snel een greentimerregeling, zodat die auto's hier blijven en hier betaalbaar worden.

Voor wie liever leaset, komt vanuit dit ministerie de subsidie gebruikte elektrische auto's eraan. Mijn oprechte complimenten aan de staatssecretaris voor dat initiatief. De zorg die we daarbij hebben, is: voorkom dat dit vooral bij middeninkomens terechtkomt. Is de staatssecretaris het met die analyse eens, en zo ja, wat wil zij eraan doen? Voor wie maar af en toe een auto nodig heeft, moeten wat D66 betreft de subsidies die we vanuit de socialleasingregeling uitgeven voor elektrische auto's ook beschikbaar zijn voor deelmobiliteit.

Dat brengt mij bij mijn tweede punt. Niet iedereen wil of kan een auto op naam. Denk aan de student, die af en toe naar de bouwmarkt moet. Of denk aan je zus, die naar een verjaardag aan de andere kant van het land moet. Met hetzelfde subsidiebedrag als de nu voorgestelde regeling kan je voor een langere tijd vooruit met een deelauto. Dat is een net zo eerlijke keuze als kopen of leasen, en soms ook de slimmere. Laten we slim zijn. Deelauto's zijn de ideale buurtbatterij. In Utrecht en Eindhoven laden al tientallen deelauto's terug naar het net. 1.000 van dat soort auto's kunnen in potentie veel doen om netcongestie te verzachten. Deelauto's kunnen dus veel problemen tegelijkertijd oplossen: minder blik op straat, meer ruimte om te bouwen en een steviger stroomnet. Maar op dit moment zitten regels dat in de weg. Is de staatssecretaris bereid om ervoor te zorgen dat deze deelauto's vanaf 2027 niet dubbel worden belast over dezelfde stroom die ze eerst opnemen en dan later weer teruggeven?

Ik wil afronden met de Nederlandse ondernemers, die vooroplopen in dit verhaal. Die zijn er immers genoeg. We hebben inmiddels het dichtste laadnetwerk ter wereld. Een Nederlands bedrijf is de Europese top van het snelladen. Ondernemers uit ons land ontwikkelen bidirectioneel laden, bouwen de zwaarste e-trucks en laadpleinen langs de snelweg, terwijl andere landen nog zoeken naar een antwoord. De nieuwe toekomst ...

De voorzitter:

Meneer Van Leijen, u heeft een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Ik hoor veel herkenbaars in de bijdrage van de heer Van Leijen; hij noemde een aantal doelen die D66 en Progressief Nederland samen nastreven, zoals onze eigen klimaatdoelen die we willen halen. Ik hoor ook veel over elektrische auto's. Maar af en toe moet je natuurlijk keuzes maken met het geld dat je hebt. Ik zie dan toch dat dit kabinet bij de komende begroting 750 miljoen wil uittrekken voor accijnsverlaging. U had een heel mooi voorbeeld over elektrische auto's, maar daar wordt maar 50 miljoen voor uitgetrokken. Ik probeer dat te rijmen met de woorden van de heer Van Leijen. Heeft hij zelf nog het idee dat we op die manier onze doelen en ambities halen en dat deze keuzes daaraan bijdragen?

De heer Van Leijen (D66):

Voorzitter ... Ik kreeg laatst op mijn kop omdat ik niet via de voorzitter sprak in het debat,

dus ik kijk u even heel goed aan of ik ...

De **voorzitter**:

Ik ben wat milder.

De heer **Van Leijen** (D66):

U bent wat milder; fijn. Ik denk dat de heer De Hoop gelijk heeft dat we op dit soort punten heel veel delen. Ik voel dus volledig met hem mee op dit punt. We willen toe naar een Nederland waarin iedereen een betaalbare elektrische auto heeft, maar we zijn daar nog niet. Zo'n transitie gaat met schokken. We hebben best een grote schok in de wereld gehad nadat Amerika Iran binnenviel. Als je het beleid dan nu nog een jaar doorzet omdat je ziet dat de prijzen aan de pomp heel hoog staan, kan ik dat begrijpen, als je maar op lange termijn gaat bewegen naar het doel van betaalbare elektrische auto's voor iedereen. Dat kan wat mij betreft op drie manieren: via de socialleaseregeling die de staatssecretaris heeft voorgesteld; die regeling uitbreiden naar deelmobiliteit, zodat ook mensen die af en toe een auto nodig hebben een betaalbare auto hebben; en door de greentimerregeling veel eerder in te voeren om er zo voor te zorgen dat er een betaalbare markt voor tweedehandsauto's op gang komt. Zo is het pad voor ons.

De **voorzitter**:

Nog een interruptie van de heer De Hoop?

De heer **De Hoop** (PRO):

Ja, voorzitter, een vervolginterruptie. Wat mij een beetje stoort, niet zozeer aan de heer Van Leijen maar breed in de politiek, is dat er elk jaar wel weer een nieuwe reden wordt gevonden om die accijnsverlaging in te zetten. Er zijn zorgen over de koopkracht en die zie ik ook. Maar daar wordt jaarlijks wel meer dan een miljard voor uitgetrokken en in deze begroting 750 miljoen. Dat is gigantisch veel geld, maar als je kijkt naar de verhouding tot wat er nodig is voor elektrische auto's gebeurt er zó weinig. Als je meer elektrische auto's hebt, is er ook minder vraag naar fossiele brandstoffen en zullen de prijzen aan de pomp dalen. Is het dus niet veel effectiever om echt fors te investeren in elektrificatie? Licht dat ook niet veel dichter bij wat de heer Van Leijen van D66 zelf vindt? Als dit pakket het is, weet ik één ding zeker: dan gaan we die klimaatdoelen niet halen, zelfs niet op het vlak van mobiliteit, waar we het nog het beste doen van allemaal.

De heer **Van Leijen** (D66):

Volgens mij moeten we hier elkaar op proberen te vinden. Volgens mij willen we allebei dat mensen overstappen naar de elektrische auto en dat de volgende keer dat er iets gebeurt in de wereld, we niet afhankelijk zijn van fossiel. Nu zijn we daar nog niet, en we zijn het er volgens mij niet helemaal over eens wat je daaraan doet. Maar waar we het volgens mij wel over eens zijn en waar ik hoop dat we elkaar in kunnen vinden, is dat we een pad gaan maken om het wél mogelijk te maken, door die socialleaseregeling, door die regeling open te stellen voor deelmobiliteit en door ervoor te zorgen dat er met de greentimerregeling betaalbare tweedehandsauto's komen. Ik hoop echt dat de heer De Hoop en ik daarin samen kunnen optrekken.

De **voorzitter**:

Goed. De heer Van Leijen kan zijn betoog vervolgen.

De heer **Van Leijen** (D66):

Ik was in mijn betoog gebleven bij een mooi pleidooi voor de Nederlandse ondernemers die het allemaal mogelijk maken. De nieuwe toekomst van vervoer ontstaat hier, gebouwd door mensen die niet wachten tot Brussel of Den Haag het voor hen doen maar die het zelf doen. Daar mogen we best trots op zijn. Om dit aan te jagen, vraagt D66 het kabinet om duidelijkheid te bieden waar dat nodig is en ruimte te bieden waar dat kan. Zo wordt betaalbaar en duurzaam vervoer geen belofte maar een realiteit, voor iedereen en niet alleen voor de happy few.

Dank je wel.

De **voorzitter**:

Dat heeft u mooi binnen de tijd gedaan. Dan gaan we over naar de heer Bikkers — over naar de happy few.

De heer **Bikkers** (VVD):

Voorzitter. Duurzaam vervoer is voor de VVD geen doel op zichzelf. Het moet werken in de praktijk. Ondernemers moeten kunnen investeren, automobilisten moeten weten waar zij aan toe zijn en de overheid moet de randvoorwaarden op orde hebben. Wij willen verduurzaming aanjagen, maar wel uitvoerbaar, betaalbaar en voorspelbaar.

Ik wil vandaag beginnen met de zero-emissiezones. Op papier zijn de nalevingscijfers hoog, maar daar zitten ook alle vrijstellingen en ontheffingen in. De echte stresstest komt pas 1 januari 2027, wanneer de overgangsregeling voor Euro 5-bestelauto's vervalt. Veel ondernemers moeten dan overstappen, andere voertuigen aanschaffen, hun logistiek aanpassen of ontheffingen aanvragen. Voor de kleine ondernemer is dat niet altijd eenvoudig. Een betaalbare elektrische occasion is niet voor iedereen beschikbaar en voor sommige werkzaamheden zijn laadruimte, actieradius en voertuiggewicht bepalend. Daar komt bij dat laadinfrastructuur en netcapaciteit niet overal op orde zijn. Mijn vraag aan de staatssecretaris is daarom concreet of zij uiterlijk in november een stand van zaken kan geven van hoe we ervoor staan. Voor hoeveel ondernemers is het nog niet werkbaar? Wie heeft er nog geen alternatief? Hoeveel ondernemers lopen er tegen netcongestie aan? Kunnen de aanvragen voor de benodigde ontheffingen tijdig worden afgehandeld?

Waar een werkbaar alternatief aantoonbaar ontbreekt, moet wat de VVD betreft een tijdelijke of uniforme ontheffing mogelijk zijn. Het tekort aan loodgieters is namelijk al groot en wie in het centrum van Leiden, Rotterdam of Delft straks kampt met lekkage, heeft niet alleen lekkage, maar ook nog eens geen loodgieter waar hij bij terecht kan.

De heer **De Hoop** (PRO):

We hebben de afgelopen jaren meermaals debatten gevoerd over de zero-emissiezones. De VVD is een ondernemerspartij. Ik zie dat er heel veel ondernemers vooruit zijn in de benodigde ontwikkelingen en ontzettend veel investeringen hebben gedaan omdat wij als politiek dat van ze gevraagd hebben. De afgelopen twee jaar zie ik eigenlijk vooral een VVD die ondernemers probeert te bedienen die op dat vlak zijn achtergebleven, maar de ondernemers die voorop hebben gelopen en ontzettend veel investeringen hebben gedaan, hebben daar ontzettend veel nadeel van. Ziet de VVD dat ook? Ziet de heer Bikkers dat ook? Is dat nou de betrouwbare overheid die we met elkaar hebben? Ondernemers hebben immers ook zekerheid nodig om te kunnen

investeren.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik denk dat er heel mooie voorbeelden zijn. De heer De Hoop geeft al aan dat een heleboel ondernemers vooruitstrevend hebben geïnvesteerd in hun wagenpark. Ik zie ook heel goede voorbeelden van gemeentes die aan de keukentafel met ondernemers gaan zitten en zeggen: zullen we eens met je doorrekenen wat het doet als jij een elektrische auto aanschaft? Maar ik zie ook wat anders. Laat ik het voorbeeld van Rotterdam nemen. Dergelijke dingen gebeuren in Rotterdam, maar de loodgieters uit Vlaardingen, Schiedam of Spijkenisse worden zo niet geholpen. Zij zitten met alle zorgen van dien. Ik vind dat we deze ondernemers goed moeten helpen om in te zien dat de transitie nodig is en om de stappen te zetten. Maar wanneer dat niet lukt, moeten we ze ook de ruimte blijven geven om te kunnen ondernemen, om in Rotterdam dat dak te repareren of een marktkraam te kunnen hebben. Dergelijke dingen zijn essentieel, ook om ervoor te zorgen dat de economie draaiende blijft.

De **voorzitter**:

Dit wordt uw laatste interruptie, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Het gebeurt wel vaker dat mijn laatste interruptie naar de VVD gaat, voorzitter, dat is niet nieuw. De heer Bikkers schetst dat er ondernemers zijn die in de problemen komen. Gelukkig zijn daar tal van ontheffingen voor. Daar heeft de Kamer keer op keer op keer over gedebatteerd en hoorzittingen over gehad. Er zijn heel veel regelingen voor. Ik vind het dan niet fair om te doen alsof er niemand meer kan komen als je een loodgieter in Leiden nodig hebt. Ik vind dat de heer Bikkers een beeld schetst dat toch een beetje bezijden de waarheid is. Er zijn altijd mensen die nadeel ondervinden van laadwegen en die zullen er hier echt ook wel zijn. Maar het beeld dat de heer Bikkers schetst, is wel een stuk donkerder dan de werkelijkheid is. Ik zoek dus de nuance in de bijdrage van de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):

Die nuance heb ik volgens mij zelf ook geschetst. Ik heb aan de staatssecretaris gevraagd of zij in beeld kan brengen hoe groot het clubje ondernemers is die niet mee kunnen komen, die te maken hebben met netcongestie, die te maken hebben met het feit dat zij toch ontheffingen nodig hebben. Als we daar een goed beeld van hebben, kunnen we met elkaar de keuze maken of we het op deze manier doorzetten of dat we toch moeten gaan bijsturen. Dat is de vraag die ik aan de staatssecretaris stel. Kan zij daar inzicht in geven, zodat we er met elkaar een goede afweging in kunnen maken? Dat is de nuance die de heer De Hoop van mij kan krijgen.

De **voorzitter**:

Dan heeft de heer Bikkers ook nog een interruptie van de heer Van Leijen.

De heer **Van Leijen** (D66):

Ik spreek ook ondernemers. Niet alleen in grote steden maar ook in Vlaardingen — ik woon daar in de buurt, net zoals de heer Bikkers — en op heel andere plekken. Zij vertellen mij twee dingen. Eén: als je met regels komt, kondig dat dan op tijd aan. Twee: als je dat aangekondigd hebt, laat het dan zo, want wij hebben die zekerheid en die stabiliteit nodig en moeten die investeringen onderzoeken. Overal in het land, in kleine

dorpen en in grote steden, hoor ik dat. Hoe reflecteert de heer Bikkers daarop? Als je nu toch weer gaat morrelen aan deze regeling, hoe staat dat dan in verhouding met die zekerheid?

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik wil ervoor zorgen dat de kleine ondernemer mee kan blijven gaan. Wanneer we met elkaar eisen stellen aan elektrisch vervoer, maar tegelijkertijd die ondernemer niet eens een laadpaal kan krijgen omdat hij aanloopt tegen netcongestie, moeten wij als overheid kunnen zeggen: dit geeft jou de mogelijkheid tot een ontheffing. Als een ondernemer op dit moment gewoon geen tweedehands occasion kan krijgen omdat die simpelweg niet beschikbaar zijn, en niet kan investeren in een nieuw voertuig, dan moeten we ook de ruimte creëren om te kunnen zeggen: we gaan samen met jou een pad maken om te groeien naar een moment waarop dat wel kan. Dat is waar ik naar kijk. Ik zeg dus niet dat we nu alle regels maar overhoop moeten gooien. Ik begrijp namelijk echt dat we wel met elkaar moeten vasthouden aan de afspraken die we hebben gemaakt. Maar op het moment dat mensen niet mee kunnen komen, zou ik met elkaar willen bekijken hoe we die mensen toch mee kunnen krijgen, zodat zij hun onderneming niet ten onder zien gaan.

De **voorzitter**:

Er is een vervolginerruptie.

De heer **Van Leijen** (D66):

Ik vind het wel een mooi punt dat de heer Bikkers maakt. We moeten inderdaad de kleine ondernemers en mkb'ers hierin meenemen. Ik hoop dat we er samen voor kunnen pleiten dat die greentimerregeling nog sneller beschikbaar komt, want dat gaat daarbij helpen.

Dan iets over die zero-emissiezones. Bij Transport en Logistiek Nederland, TLN, zitten grote bedrijven, maar zeker ook mkb'ers. Ik moet eerlijk bekennen dat ik er zelf vijf jaar heb gewerkt, dus ik weet dat. Zij hebben in aanloop naar dit debat heel duidelijk gezegd: hou dit zo. Hoe ziet u dat dan?

De heer **Bikkers** (VVD):

Zowel de heer De Hoop als de heer Van Leijen doen hier alsof ik hier zeg dat we de regels moeten gaan veranderen. Dat zeg ik helemaal niet. De vraag die ik stel aan de staatssecretaris is of zij in beeld kan brengen hoeveel ondernemers nu niet mee kunnen komen en wat we daaraan kunnen doen. Kunnen we hen helpen? Denk bijvoorbeeld aan die keukentafelgesprekken in Rotterdam, waarbij we mensen kunnen aangeven wat de mogelijkheden zijn. Of kunnen we zeggen dat het bij sommige mensen simpelweg niet lukt? Sommige mensen zien hun onderneming ten onder gaan op het moment dat zij niet mee kunnen komen. Kunnen we die dan een ontheffing geven? Ik pleit dus totaal niet voor het uitstellen van die 1 januari 2027 naar 1 januari 2028 of wat dan ook. Maar ik heb wel zorgen over een paar kleine ondernemers — dat zijn er trouwens niet een paar, maar een heleboel — die zeggen: "Ik wil wel, maar ik weet niet hoe. Ik kan het misschien wel niet. Help me alsjeblieft." Die hulp moeten we bieden. Volgens mij staan we daarin heus wel zij aan zij. Nogmaals: ik pleit niet voor het veranderen van de regels, maar voor het helpen van die kleine ondernemer.

De **voorzitter**:

Dan heeft u ook nog een interruptie van de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Ik hoor de inbreng van de heer Bikkers aan en ik hoor daarin een soort van vrijwilligheid. Dat pleziert mij enorm. Ik vraag me wel het volgende af. Als ik zijn inbreng zo beluister, lijkt het erop alsof wij met z'n allen het mkb moeten helpen en steunen en noem het allemaal maar op, maar ondertussen worden er allerlei regels ingevoerd die juist verplichtingen met zich meebrengen. Daarom is mijn vraag aan de heer Bikkers wat hij vindt van die 12% pseudo-eindheffing die vanaf 1 januari geheven gaat worden over auto's van ondernemers die niet volledig elektrisch zijn.

De heer **Bikkers** (VVD):

Volgens mij hebben we daar in verschillende commissiedebatten de afgelopen maanden uitgebreid over gesproken. Er zijn ook een aantal wijzigingen ingebracht die het bedrijfsleven uiteindelijk ook helpen. Maar daar zijn we nog niet helemaal. Ik denk dat we daar met elkaar de komende tijd het gesprek over moeten blijven voeren: hoe zorgen we ervoor dat die ondernemer zo goed mogelijk geholpen wordt zodat die zeker wel die transitie naar verduurzaming kan maken, maar dit wel betaalbaar en ook uitvoerbaar is. Daarin gaan we elkaar, denk ik, zeker vinden.

De **voorzitter**:

Een vervolgininterruptie.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Waar mijn partij zo enorm op tegen is, zijn alle dwangmaatregelen. En dat zijn er nogal wat. We hebben het over ondernemers. Ik hoor hier ook verhalen van ondernemers die voorop lopen en allang geïnvesteerd hebben in elektrische voertuigen. Het gros van het kleine mkb kan dat helemaal niet, maar heeft wel te maken met de maatregelen die genomen worden, zoals die 12% pseudo-eindheffing. En met alle respect: die gaat er komen; dat weet de heer Bikkers ook. Nogmaals: is dat iets wat de VVD steunt?

De heer **Bikkers** (VVD):

We moeten die transitie wel gaan maken; dat is wat de VVD steunt. Zoals ik al zei, moet het wel uitvoerbaar en betaalbaar zijn voor de ondernemer. Ik denk dat we op de goede weg zijn, dat we een heleboel goede maatregelen hebben getroffen en ook bijsturing hebben kunnen geven aan die pseudo-eindheffing om ervoor te zorgen dat die realistischer en uitvoerbaarder is. Ik denk dat we met elkaar het gesprek daarover moeten blijven voeren; daar is de VVD altijd toe bereid.

De **voorzitter**:

Goed. Er is geen vervolgininterruptie meer. Dan kan de heer Bikkers zijn betoog vervolgen.

De heer **Bikkers** (VVD):

Voorzitter. Dat brengt mij bij de laadinfrastructuur. Het aantal laadpunten zegt niet genoeg. Een laadpunt zonder voldoende vermogen, op een verkeerde plek of zonder tijdige netaansluiting, helpt een ondernemer niet verder. Voor zwaar vervoer geldt dat nog sterker. Daarom is mijn vraag aan de staatssecretaris: kan zij voor het einde van het jaar inzicht geven in hoe we ervoor staan qua logistiek laden, concrete doelen voor laadvermogen, realisatietermijnen en dekkingen voor logistieke corridors en

bedrijfsterreinen? Als het aan de VVD ligt, benutten we alle oplossingen: groepscapaciteitscontracten, batterijopslag, cable pooling, laden op het moment dat er minder wordt belast. Al dat soort zaken moeten wat mij betreft meegenomen worden. Je kunt de ondernemer immers niet eerst verplichten om te elektrificeren, maar vervolgens zeggen: maar uw aansluiting komt volgend jaar pas. Graag een reflectie van de staatssecretaris daarop.

Voorzitter. Dat brengt mij op een heel ander thema: de RED III. Hierbij speelt de vraag hoe we de verduurzaming combineren met een sterke Nederlandse economie. De VVD hanteert daarbij een duidelijke lijn, en heeft die ook altijd gehanteerd: geen nationale koppen en geen ongelijk speelveld. Nederlandse bedrijven moeten verduurzamen, maar als wij strengere regels hebben dan buurlanden, dan heeft dat directe economische gevolgen voor brandstofleveranciers van binnenvaart en zeehavens. Dat is relevant voor Rotterdam en Amsterdam; dat zijn belangrijke schakels in de internationale bunkermarkt. Beleidonzekerheid en verschillen tussen bunkerlocaties kunnen ertoe leiden dat bunkering, opslag, dienstverlening én de investeringen zich verplaatsen. Vanaf 2026 moeten Nederlandse brandstofleveranciers de inzet van hernieuwbare energie en emissiereductie in vervoer verhogen. Mijn zorg is dat Nederland daarmee sneller en anders loopt dan zijn buurlanden. De Kamer heeft de regering eerder, op initiatief van de VVD, gevraagd te onderzoeken hoe bio-Ing via de massabalans kan worden toegepast. CE Delft concludeerde dat massabalans het beste scoort op de onderzochte criteria van beleid, duurzaamheid, markt en maatschappij.

Tegelijkertijd stelt het kabinet dat de huidige Europese regels het niet toestaan om geïmporteerd fossiel Ing via de massabalans te combineren met duurzaam gas dat in het Europese gasnet wordt ingevoed. Onze buurlanden doen dit echter wel. De Europese Commissie werkt, zoals ik begrijp, ook aan een herziening. Daar zit mijn probleem. Als andere landen bestaande infrastructuur en massabalans wel kunnen benutten, terwijl Nederlandse bedrijven die mogelijkheid niet hebben, ontstaat er een concurrentienadeel. Daarom vraag ik de staatssecretaris: waar zitten volgens het kabinet precies de juridische of praktische obstakels om Nederlandse ondernemers dezelfde mogelijkheden te bieden als ondernemers in Europese landen? Als de Europese Commissie de regels herzielt, zet Nederland dan actief in op een oplossing waarmee bio-Ing via bestaande infrastructuur kan worden ingezet zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan de duurzaamheidseisen?

Onze inzet is niet minder verduurzaming. Wij willen meer routes naar verduurzaming, zolang die aantoonbaar duurzaam zijn en er binnen Europa dezelfde spelregels gelden.

Voorzitter. Tot slot.

De **voorzitter**:

U bent al over uw tijd heen.

De heer **Bikkers** (VVD):

Het laatste punt, voorzitter.

De **voorzitter**:

Uw laatste punt.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ondernemers investeren voor vele jaren in schepen, terminals en brandstofketens. Daarom hebben wij ook gepleit voor een langere investeringshorizon onder de RED III en een jaarlijkse monitoring van het gelijke speelveld. De VVD-moties zijn ook aangenomen. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris die monitoring concreet uitvoert en hoe zij ervoor zorgt dat er geen bunkercapaciteit verdwijnt naar België en Duitsland.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Goed. Dan ga ik over naar de heer Prickaertz, voor zijn inbreng.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Dank, voorzitter. Goed dat we vandaag onder andere spreken over iets wat voor een groot deel van het mkb de doodsteek dreigt te worden: de zero-emissiezones. Ik mis in de voortgangsrapportages namelijk de desastreuze gevolgen voor het bedrijfsleven. De staatssecretaris schrijft dat de implementatie rustig is verlopen. Ik vraag me oprecht af waar die conclusie op gebaseerd is. Ziet zij niet wat de zero-emissiezones betekenen voor ondernemers?

Uit de stukken blijkt namelijk dat de kosten voor een groot deel bij het mkb worden neergelegd: maar liefst 221 miljoen euro per jaar. Vervolgens wordt er een kosten-batenanalyse gemaakt en concludeert de staatssecretaris dat de invoering 1,8 miljard oplevert. Als het beleid daadwerkelijk 1,8 miljard oplevert, dan lijkt me dat meer dan genoeg om het mkb te compenseren. Het blijkt alleen helemaal geen geld te zijn dat naar de schatkist gaat: het gaat om zogenaamde klimaatbaten, zoals luchtkwaliteit en andere effecten, waaraan achteraf een prijskaartje wordt gehangen. Dan wordt het beleid vervolgens als financieel rendabel gepresenteerd. Hoe is het mogelijk dat we zaken die niet in euro's zijn uit te drukken, alsnog van een eurobedrag voorzien om vervolgens te kunnen zeggen dat beleid zoveel meer oplevert dan het kost? In wat voor werkelijkheid leven we dan?

Voorzitter. Niet alleen ondernemers zijn de dupe: veel mensen in de binnensteden kunnen inmiddels nauwelijks nog, of alleen tegen onfatsoenlijk hoge prijzen, een loodgieter of timmerman inschakelen. Er wordt dus bewust voor gekozen om het leven voor gewone mensen nog duurder te maken. Alsof het leven nog niet duur genoeg is.

De inzet van dit kabinet lijkt helder: duurzaamheidsidealen wegen zwaarder dan een betaalbare samenleving en een gezonde economie. Zoals zelfs de minister van Economische Zaken eerder in een EZ-debat aangaf: duurzaamheid is belangrijker dan het voortbestaan van onder andere de ambulante handel.

Juist die van oudsher belangrijke handel staat door de zero-emissiezones flink onder druk. Voor veel ondernemers is een enorme investering in een elektrische bedrijfswagen simpelweg niet haalbaar. Daar komt het probleem van de ontheffingen bij; dat heb ik net ook al even aangehaald. Deze ondernemers werken niet in één gemeente, maar reizen dagelijks van gemeente naar gemeente. Toch moeten zij voor iedere gemeente opnieuw een ontheffing aanvragen. Waarom wordt dit niet centraal geregeld? Er is al een centraal loket. Waarom zadelen we hardwerkende ondernemers op met voortdurende administratieve lasten, terwijl de overheid haar eigen zaken niet op orde heeft?

Voorzitter. Dan de bussen. We lezen dat gemeenten vanuit de overheid sterk gestimuleerd worden om ervoor te zorgen dat vanaf 2029 alle bussen emissieloos zijn. Maar weet de staatssecretaris dat we momenteel met enorme netcongestie kampen, en dat die in 2029 nog lang niet opgelost zal zijn? Waar moeten deze bussen straks opladen? Wat gebeurt er als gemeenten simpelweg geen aansluiting krijgen op het elektriciteitsnet? Is het niet verstandig om eerst de huidige wachtrij voor aansluitingen op te lossen, voordat we gemeenten op welke manier dan ook nieuwe verplichtingen gaan opleggen?

Voorzitter, tot slot. Ik heb hier al meerdere malen aan gerefereerd: de vrachtwagenheffingen. "Kleine transportbedrijven vielen de afgelopen weken bij bosjes om", was de kop in het blad De Ondernemer van afgelopen zaterdag. Alleen al in de afgelopen weken zijn er zestien transportbedrijven failliet gegaan. Door peperdure diesel, een nieuwe vrachtwagenheffing en afgesloten bruggen komen transportondernemers steeds verder in de knel. Er zijn ook heel veel meer overnames. Veel kleinere transportbedrijven worden vlak voordat ze omvallen, overgenomen door grote partijen. De kostenstijging voor de transportsector wordt op dit moment geschat op gemiddeld 16%. En laten we niet doen alsof de rekening alleen bij de transportsector blijft; hogere transportkosten worden uiteindelijk doorberekend in de prijzen van boodschappen en alle andere producten. Iedere Nederlander gaat dit voelen.

Alleen al in de afgelopen weken zijn er dus zestien transportbedrijven failliet gegaan. Dat kan je niet los zien van de steeds verder oplopende lasten waarmee deze ondernemers worden geconfronteerd. Mijn vraag aan de staatssecretaris is daarom simpel: is er nog een mogelijkheid om deze ondernemers tegemoet te komen en deze lasten te verlichten? Kunnen we niet eens stoppen ondernemers steeds meer verplichtingen op te leggen onder het mom van verduurzaming? Kunnen we deze mensen in plaats daarvan daadwerkelijk ondersteunen? Als we zo doorgaan, jagen we namelijk niet alleen transportbedrijven een faillissement in, maar helpen we uiteindelijk ons hele ondernemingsklimaat naar de knoppen.

Dank u wel.

De heer **Van Leijen** (D66):

U heeft het over ondernemers helpen. Volgens mij vinden wij elkaar daarin; volgens mij moeten we dat doen. Ik begon in mijn betoog over die greentimerregeling en ik denk dat die heel erg zou kunnen helpen. Dan kunnen auto's die uit de lease komen, beschikbaar worden voor mkb'ers, die op die manier toegang hebben tot goedkopere elektrische auto's. Daarna komen die dan weer beschikbaar voor de tweedehandsmarkt, wat nuttig is voor de consument. Die regeling komt er nu pas in 2029. Zouden wij elkaar erin kunnen vinden om te gaan duwen en aan de staatssecretaris te vragen of die gewoon een stuk eerder kan komen? Bent u het daarmee eens?

De heer **Prickaert** (PVV):

Op zich ben ik niet tegen dit soort systemen. Ik snap waar meneer Van Leijen naartoe wil, maar het grote probleem is dat elektrische auto's die een aantal jaar in een leasecontract hebben gezeten, vaak dusdanig veel kilometers hebben afgelegd dat het batterijsysteem verder naar beneden zakt. Dat is vaak ook de reden dat die auto's niet op onze tweedehandsmarkt terechtkomen, maar naar het buitenland gaan. Als een

battery pack onder de 75% presteert, wordt ook geadviseerd om die auto absoluut niet aan te schaffen, omdat dat enorme problemen gaat opleveren en het vervangen van die batterijen een vermogen kost. Dat is dus ook de reden dat dat soort auto's, de wat oudere auto's, naar het buitenland gaat. Ik zie verder geen enkel probleem met tweedehands als je op de grote websites kijkt; er is een gigantisch aanbod van tweedehands gebruikte, jong gebruikte, elektrische auto's. Ik vraag me dus af of het überhaupt nodig is; laat ik het zo stellen.

De voorzitter:

Voor de rest zie ik geen interrupties. Dan kan ik het woord geven aan de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Dank, voorzitter. Elke dag zijn we allemaal onderweg: om op ons werk, op school of op de studie te komen, om familie of vrienden te bezoeken, om mee te doen in de samenleving. Nederland in beweging. Het verbindt ons.

Mobiliteit kan echter ook zorgen voor vervuiling. Het is wat PRO betreft dan ook van groot belang om te investeren in duurzame mobiliteit. Het vergroenen van vervoer is niet alleen goed voor het klimaat, het is ook eerlijk om te doen, omdat vervuiling onevenredig verdeeld wordt. Het is nodig, alleen al voor de 1,2 miljoen mensen in Nederland die een chronische longziekte hebben. Het is noodzakelijk om nu de stappen te zetten die nodig zijn om onze klimaatdoelen te halen. Dat blijkt alleen al uit het meest recente rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. Juist de mobiliteitssector kan en moet een voortrekkersrol spelen. Als we zorgen voor betaalbaar en beschikbaar vervoer voor iedereen, kunnen we de doelen nog halen. De kans dat de mobiliteitssector die doelen haalt, is 70%. Er is echter dus ook een aanzienlijke kans dat die doelen niet gehaald worden. Wat Progressief Nederland betreft moet iedere keuze die wij maken, ook bijdragen aan het doel dat we onszelf gesteld hebben.

Wat daar niet bij helpt, is toch het zwabberende kabinetsbeleid dat we de afgelopen jaren hebben gezien. Het aantal elektrische auto's groeit, maar nog steeds steekt het kabinet veel meer geld in het subsidiëren van fossiele brandstoffen dan in elektrische voertuigen. De beste manier om de prijs van diesel en benzine te doen dalen, is niet zozeer een accijnsverlaging, maar het vergroten van het aanbod van EV's. Dat heeft een directe impact op de vraag naar fossiele brandstoffen.

Voorzitter. De inruilsubsidie voor tweedehands EV's is een goede stap, maar mijn fractie heeft wel zorgen dat mensen die zelf de weg naar de overheid weten te vinden, hier sneller aanspraak op maken dan bijvoorbeeld lagere-inkomensgroepen. Wat gaat de staatssecretaris doen om deze regeling zo gericht mogelijk te maken? Wil de staatssecretaris kijken of er niet naar individueel inkomen gekeken kan worden, maar naar huishoudinkomen? Dan moet het toch in ieder geval mogelijk zijn om bijvoorbeeld naar fiscale partners te kijken, zodat mensen die het niet nodig hebben, hier niet veel subsidie voor kunnen gebruiken. Daarnaast zijn we benieuwd hoe de staatssecretaris deze regeling nog verder wil en kan uitbreiden. Heeft zij bijvoorbeeld gedacht aan renteloze leningen, zoals dat ook gebeurt bij het Warmtefonds? Kunnen we die subsidie niet ook inzetten voor bijvoorbeeld deelmobiliteit, zoals ik van collega Van Leijen van D66 ook al hoorde? Je kunt naast alleen een aanschafsubsidie bijvoorbeeld ook een abonnement voor een aantal kilometers per deelauto doen, of misschien zelfs gecombineerd met openbaar vervoer. Ook zou mijn fractie willen dat de belofde

greentimerregeling veel sneller van kracht wordt.

Voorzitter. Slim laden en bidirectioneel laden kan ook heel effectief zijn. Juist grote knelpunten in onze netcongestie kunnen voorkomen worden. Het is goed voor de consument en een enorme buffercapaciteit. De staatssecretaris schrijft zelf dat het potentieel na 2050 oploopt tot 9,5 gigawatt als buffer. Dat is gigantisch. Dat is ongeveer 200 keer wat Borssele doet in een jaar. Stel je even voor wat we daarmee van het net kunnen halen. Dat is ongekend. Ook heb je er relatief weinig publiek geld voor nodig. Ik zou dus zeggen: waar wachten we op?

Datzelfde geldt voor het deelvervoer. De ontwikkelingen gaan langzaam, maar de mogelijkheden stapelen zich ondertussen echt op. Ook dit bestrijdt congestie en stimuleert efficiënt ruimtegebruik in onze steden. Mijn fractie roept de staatssecretaris dan ook op om regie te nemen. Begin met een duidelijke definitie van deelvervoer voor commerciële aanbieders, buurtcollectieven of semipublieke diensten. Het kennisplatform CROW geeft hiervoor al een voorzet. Is de staatssecretaris bijvoorbeeld bereid om de Wet personenvervoer en de fiscale wetgeving hierop aan te passen? Kan de staatssecretaris samen met de minister van Volkshuisvesting kijken hoe deelmobiliteit verder geïntegreerd kan worden bij woningbouwprojecten? Voert de staatssecretaris ook gesprekken met bijvoorbeeld het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad over het integreren van ov en deelvervoer? Als deze diensten ook beter op elkaar aansluiten, zijn er misschien mensen die de auto echt niet meer nodig hebben en daar die keuze dan ook in willen en kunnen maken.

Voorzitter, ten slotte. Het Nederlandticket heeft afgelopen zomer aangetoond hoe groot de behoefte aan betaalbaar ov is. Wat mijn fractie betreft wordt dit initiatief niet alleen doorgetrokken, maar zetten we nu stappen om het openbaar vervoer structureel betaalbaarder te maken. Hoe gaat de staatssecretaris zich daarvoor inzetten?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U krijgt een korte interruptie van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Waarom kort, voorzitter?

De **voorzitter**:

U mag ook zeker uw tijd nemen. Sorry voor de verspreking, meneer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik vond het mooi om te zien dat de heer De Hoop van PRO pleit voor het kijken naar huishoudinkomens in plaats van naar individuele inkomens. Dat doet mijn SGP-hart wel een beetje opstijgen in vreugde. Mijn vraag is of we dat niet veel meer zouden moeten doen.

De heer **De Hoop** (PRO):

Ik vind dat, op het moment dat je individueel aanspraak kunt maken op een subsidieregeling terwijl je misschien samen echt wel een breder inkomen hebt en je daar geen recht op hebt, je daar zeker naar moet kijken bij fiscale regelingen. Je wil namelijk

dat die met name doelgroepen bereiken die die het hardst nodig hebben, zeker in het begin van de subsidieregeling. We hebben al eerder op het gebied van duurzaamheid gezien dat mensen die de weg weten te vinden daar grote aanspraak op maken en mensen die het misschien iets meer nodig hebben niet. Ik zou het dus zo gericht mogelijk willen doen. Ik ben erg nieuwsgierig: naar wat voor regelingen verwijst de heer Stoffer nog meer? Dan wordt het misschien duidelijker wat de insteek van zijn interruptie is. Die komt vast in de tweede keer.

De voorzitter:

Kunt u nog een korte toelichting geven, meneer Stoffer?

De heer Stoffer (SGP):

Ik had in het verleden nooit zo veel met GroenLinks, maar ik trok met GroenLinks wel altijd mooi samen op als het ging om eenverdienersproblematiek. We riepen altijd op: kijk naar het naar huishoudinkomen. Ik zou hopen dat de heer De Hoop de portefeuille Fiscaliteit krijgt. Dan kunnen we hele mooie dingen voor Nederland gaan doen samen.

De heer De Hoop (PRO):

Het is mooi dat de heer Stoffer in ieder geval wel iets met de inbreng van PRO heeft. Dat is al een hele mooie stap. Zonder grappen, ik vind het heel terecht om dit aan te raken en te kijken hoe je dat soort dingen gerichter kunt doen. Ik heb heel veel mooie portefeuilles en ik hoef de portefeuille Fiscaliteit er echt niet bij te hebben, maar ik zal dit zeker met mijn collega Stultiens bespreken. Vanmiddag hebben we ook nog het debat Volkshuisvesting en fiscaliteit. Op dat gebied is het ook een probleem. De heer Stoffer wordt daar zeker bediend.

De voorzitter:

Er is ook nog een interruptie van de heer Bikkers.

De heer Bikkers (VVD):

Ik ben even in verwarring. Ik hoor de heer De Hoop praten over het feit dat ... Ik wil nu niet helemaal afwijken van het thema waar we het vandaag over hebben, maar ik vind het wel interessant om te concluderen dat de heer De Hoop zegt dat we eigenlijk moeten kijken naar wat een gezin aankan, hoeveel financiën ze hebben et cetera. Kan ik er dan van uitgaan — laat ik het als een vraag stellen — dat PRO nooit meer zal pleiten voor het afschaffen van de kostendelersnorm?

De heer De Hoop (PRO):

Dit wordt wel een héél breed debat. Volgens mij zijn wij juist voor de kostendelersnorm, omdat mensen daardoor geraakt kunnen worden die het voor hun bestaanszekerheid nodig hebben, en het af en toe heel oneerlijk kan uitpakken.

De voorzitter:

We gingen wel een beetje van het onderwerp af, maar het is helder. Ik was vergeten te zeggen dat zonet de heer Stoffer binnen kwam lopen. Ik geef u bij dezen ook het woord, meneer Stoffer.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Excuses dat ik iets te laat was, maar als kleine partij heb je af en toe een heel aantal dingen tegelijk te doen, dus vandaar.

Voorzitter. Inhoudelijk is mijn bijdrage als volgt. Het is natuurlijk al vaker gezegd dat de brandstofprijzen torenhoog zijn. Ik denk dat dat een hele goeie onderstreping is van de noodzaak dat we investeren in verduurzaming en minder afhankelijk worden van import van allerlei zaken die rond energie spelen, maar ik moet ook constateren dat elektrisch rijden door particulieren nog niet echt vlot. Voor heel veel mensen is zo'n auto gewoonweg te duur. Ook is er onzekerheid over de toekomst van autobelastingen. We hebben hier met elkaar dus echt wel wat stappen te zetten om mensen zo ver te krijgen dat ze het willen doen en daarna nog te kijken hoe je het kán doen. Vandaar ook zojuist mijn interruptie op de heer De Hoop. Ik vond het eigenlijk heel mooi dat hij met zo'n initiatief kwam. Ik ben ook benieuwd wat de staatssecretaris daar straks op zegt.

Het kabinet kijkt naar verschillende onderdelen van de autobelastingen. Het kabinet wil ook dat emissievrij rijden blijft lonen en komt daarom eind van dit jaar met de resultaten van het onderzoek dat hiervoor nodig is. Mijn vraag is: wat dan? Want wat wil de staatssecretaris in deze kabinetsperiode bereiken? Wordt er ook gewerkt aan een combinatie van autobelastingen en steunregelingen die verduurzaming blijft stimuleren, vervoer betaalbaar houdt voor de gewone man en ook toekomstbestendig en vooral voorspelbaar is?

Het is goed dat gewerkt wordt aan een inkomensafhankelijke inruilregeling voor oudere diesel- en benzineauto's, met subsidie voor een tweedehands elektrische auto of leasekorting. We kunnen leren van Frankrijk, waar al sprake is van een socialleasingregeling. Mijn vraag is, als we daarvan zouden willen leren, of constructies met batterijlease ook in de regeling die nu al wordt voorgesteld meegenomen.

Het is ook eerder gezegd: wij zouden net als D66, zoals ik als eerste al aangaf, heel graag zien dat de greentimerregeling gewoon al in 2028 wordt ingevoerd. Hoe eerder, hoe beter, lijkt mij. Elders in Europa wordt gewerkt met renteloze leningen voor elektrische auto's. Ik moet zeggen dat ik dat een heel interessante optie vind. Je kunt zo'n lening terugbetalen via een lagere brandstof- en onderhoudsrekening. Mijn vraag is of de staatssecretaris ook daar serieus naar zou willen kijken, want dat kan helpen om mensen zo ver te laten komen dat ze de overstap kunnen en durven maken.

Voorzitter. Geen elektrische auto's zonder laadpalen. Het verduurzamingsbeleid botst met de netcongestieproblematiek. Denk aan de pseudo-eindheffing. Verschillende bedrijven hebben door netcongestie gewoon geen alternatief.

De voorzitter:

Meneer Stoffer, u heeft een interruptie van de heer Van Leijen.

De heer Van Leijen (D66):

Het is goed om te horen dat de heer Stoffer en ik, de SGP en D66, elkaar vinden op die greentimerregeling. Volgens mij is dat breed gedeeld. U had het ook over die socialleaseregeling. Ziet u net zoals de heer De Hoop van PRO en D66 ook iets in dat openstellen voor deelmobiliteit, zodat ook de mensen die af en toe een auto nodig hebben daar op die manier gebruik van kunnen maken, en dan ook toegankelijke, betaalbare en duurzame mobiliteit hebben?

De heer Stoffer (SGP):

Ja, ik vind dat we niet te veel taboes moeten hebben op dit gebied en dat we gewoon moeten kijken hoe je mensen zo goed mogelijk van A naar B kan brengen. Dan denk ik dat ook dit iets is waar we echt serieus naar moeten kijken, want, één, dit kan helpen om te voorkomen dat we overal maar blik hebben staan dat stilstaat, en twee, het kan helpen om te zorgen dat mensen gewoon makkelijker mobiel worden. Dus, absoluut, alle steun daarvoor.

De voorzitter:

Meneer Stoffer, dan vervolgt u uw betoog.

De heer Stoffer (SGP):

Dank, voorzitter. Logistieke bedrijven moeten ondersteund worden bij de ontwikkeling van energiehubbs met batterijopslag. Niet iedereen hoeft zelf het wiel uit te gaan vinden. Mijn vraag is of de staatssecretaris wil aansturen op afspraken tussen netbeheerders en de logistieke sector. Als we de autobatterij flexibel inzetten, helpt deze juist tegen netcongestie. Bij bidirectioneel laden moet er echter twee keer energiebelasting worden neergeteld. Dat tikt aan, zeker nu de salderingsregeling gaat stoppen. Mijn vraag is of het kabinet ruimte zoekt om deze dubbele energiebelasting te schrappen.

Voorzitter. Dan de zero-emissiezones voor touringcars. Daar hebben wij namelijk moeite mee. Het aanbod van die bussen is namelijk beperkt, sluit niet aan op de behoeften van busvervoerders en komt ook nog eens grotendeels uit China. Ik zou zeggen dat elektrificatie van stadsbussen veel meer effect heeft op de luchtkwaliteit dan dit, dus vanwaar is er eigenlijk deze regeldruk, die ook nog eens praktisch heel lastig is?

Wat is het perspectief voor biobrandstof in de transportsector? Niet alles kan elektrisch. In andere sectoren en in andere Europese landen mogen biobrandstoffen via de zogenaamde massabalansmethode en terminalroute gemengd worden met fossiele brandstoffen. Dat geldt niet voor de bio-lng in onze transportsector. Dat kan ik niet helemaal goed volgen. Het is geen nieuwe discussie, maar wat wel nieuw is, is een rapport van CE Delft waarin de massabalanssystematiek juist heel goed scoort. Mijn vraag is: kan dat de staatssecretaris op andere gedachten brengen?

Daarnaast heb ik moeite met de afschaffing van de teruggaafregeling biobrandstoffen. Biobrandstoffen zijn namelijk milieuvriendelijker dan diesel ...

De voorzitter:

Gaat u naar een afronding toe, meneer Stoffer? U bent al over uw tijd heen.

De heer Stoffer (SGP):

Ik dacht: zolang ik van u mag, ga ik gewoon door.

De voorzitter:

Heel leuk geprobeerd.

De heer Stoffer (SGP):

Goed, ik zal proberen heel snel tot een afronding te komen. Mijn vraag is of de afschaffing van de teruggaafregeling biobrandstoffen past in het vergroeningsbeleid en of we niet veel beter zouden kunnen wachten op een nieuwe EU-richtlijn met daarin waarschijnlijk accijnsheffing op basis van energie-inhoud in plaats van aantallen liters. Ik

hoop dat ik mijn vraag in dit kort bestek toch nog goed voor het voetlicht heb gebracht. Dan rond ik hiermee af, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Wij verwachten volgens mij ook nog mevrouw Zwinkels, maar tot die tijd zou ik zelf ook nog wel iets willen zeggen. Er is natuurlijk al een hoop gezegd, maar zou ik de heer Van Leijen kunnen verzoeken om mij tijdelijk het woord te geven?

Voorzitter: Van Leijen

De voorzitter:

Met alle plezier. Mevrouw Zwinkels is onderweg. Het woord is aan de heer Goudzwaard.

De heer Goudzwaard (JA21):

Dank u wel, voorzitter. De auto staat voor JA21 symbool voor vrijheid, vrijheid om zelf te bepalen, met name buiten de Randstad, waar en wanneer je wilt reizen. Logischerwijs kijken we dan ook met afschuw naar de hoge wegenbelasting. Die is in tien jaar tijd met maar liefst 40% gestegen. Wat betreft de brandstofaccijnzen zijn wij koploper. Ons kikkerlandje is op dat front bijna de soevereine alleenheerser. Maar wat JA21 niet wil doen, is afgeven op ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch rijden, want natuurlijk omarmen wij technologische innovatie. Na jaren van stevig stimuleringsbeleid behoort Nederland tot de Europese koplopers in elektrisch rijden. Vorige maand nog was maar liefst 48,9% van alle nieuw geregistreerde personenauto's volledig elektrisch. Vooral als het gaat om de publieke laadvoorzieningen stelen wij de show. Grofweg een op de vijf Europese publieke laadpalen staat in ons land. Deze resultaten laten zien dat de markt voor elektrisch rijden volwassen lijkt te worden.

Voorzitter. Wat JA21 betreft hoeft onze overheid niet langer voor de automobilist te bepalen welke aandrijftechniek de voorkeur verdient. Die keuze kan steeds meer aan de consument en de markt worden overgelaten. Toch krijgen we straks een subsidieregeling voor de aanschaf van tweedehands elektrische auto's ter waarde van ruim 50 miljoen, waarbij de oude benzineauto's dan ook nog eens worden ingeruild en vernietigd. Vervolgens is er vanaf 2029 ook nog jaarlijks 50 miljoen voor de greentimerregeling. Daarbij gaat het natuurlijk om de aanschaf van auto's die al een keer gesubsidieerd zijn geweest. Daarom heb ik ook een paar onderzoekende vragen aan onze staatssecretaris. Hoeveel van de 15% tot 20% elektrische tweedehandsjes die nu geëxporteerd worden, verwacht de staatssecretaris met de nieuwe maatregelen te behouden voor de Nederlandse markt? En hoeveel euro is er straks gemiddeld per tweedehands elektrische auto gependeld aan subsidies en fiscale voordelen, als we ook de subsidies en fiscale voordelen ten tijde van de nieuwkoop meerekenen? Daar zijn we gewoon geïnteresseerd in.

Dan de pseudo-eindheffing. Kort gezegd komt het erop neer dat werkgevers vanaf januari 2027 jaarlijks 12% van de nieuwprijs moeten afdragen voor benzine-, diesel- of hybride auto's die ook voor woon-werkverkeer of privégebruik beschikbaar zijn. Neem nu een gewone zakelijke auto met een nieuwprijs van €50.000. Die kost een werkgever straks dus €6.000 extra per jaar. Bij een relatief bescheiden wagenpark van tien auto's loopt de rekening dan op tot €60.000 per jaar. Wij vragen aan de staatssecretaris: waarom moeten ondernemers duizenden euro's per auto betalen als zij door netcongestie, onvoldoende actieradius of de aard van hun werkzaamheden heel moeilijk

elektrisch kunnen rijden? Is de staatssecretaris dan ook bereid om deze ondernemers te ontzien binnen deze heffing? En waarom kiest de staatssecretaris voor een regeling die niet technologie-neutraal is, waarbij ook hybride auto's volledig onder de pseudo-eindheffing vallen en de hoogte van de werkelijke CO₂-uitstoot klaarblijkelijk niet echt een rol speelt?

In het regeerakkoord staat letterlijk: "Ondernemers kunnen alleen ondernemen met een stabiel beleid en stabiele belastingen". Maar wat doet dit minderheidskabinet? Dat legt wat ons betreft de zoveelste fiscale strafheffing op. Een elektrische auto kan voor veel mensen een prima keuze zijn, maar is niet voor iedere ondernemer of voor iedere toepassing de beste oplossing. Toch behandelt deze regeling iedere auto met enige CO₂-uitstoot hetzelfde, van een zuinige hybride tot aan een zware benzineauto. De daadwerkelijke uitstoot doet er niet toe. Dat komt niet over als gebalanceerd klimaatbeleid, maar als fiscale sturing naar een door de overheid aangewezen techniek. Dat moet en kan anders. JA21 vindt dat consumenten en ondernemers beter verdienen dan deze Noord-Koreaanse keuzevrijheid.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het voorzitterschap terug aan de heer Goudzwaard.

Voorzitter: Goudzwaard

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Zwinkels. Zij is net binnen komen lopen. Hartelijk dank. Heel fijn dat u hier bent. Ik geef u bij dezen het woord.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Excuses dat ik wat later was. Ik had allerlei plenaire debatten tot vijf minuten geleden. Eigenlijk loopt het nog steeds, maar ik ben eerder weggegaan. Dit is namelijk een belangrijk onderwerp. Het is fijn om hier te zijn.

Ik heb een paar onderwerpen. Ik zal het iets sneller doen, gelet op het feit dat ik wat later aankwam. Ik wil het allereerst even hebben over de laadinfrastructuur, waar de vorige spreker het ook over had. We komen inderdaad in een andere fase van elektrisch rijden. Er is heel veel laadinfrastructuur gerealiseerd. Je ziet wel dat mensen die geen eigen oprit hebben daar ook afhankelijk van zijn. We zijn daarom benieuwd naar de prijsverschillen tussen verschillende gemeenten. Zou het niet interessant zijn omdat met elkaar wat meer in de gaten te gaan houden en die misschien wel op hetzelfde niveau te brengen?

Als we het hebben over harmonisatie, zijn wij ook heel erg benieuwd of we het slim laden in Europa wat beter kunnen harmoniseren. Op dit moment zijn de standaarden daarvoor per land verschillend.

Tot slot zijn we ook heel erg benieuwd hoe we ervoor zorgen dat elektrisch rijden door kan blijven gaan ondanks netcongestie. We hebben in een andere commissie natuurlijk een prioriteringskader vastgesteld. Deze sector heeft daar last van. Wij willen graag weten hoe we ervoor zorgen dat dit geen rem wordt op de verdere ontwikkeling van

elektrisch rijden. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: welke extra laadcapaciteit kunnen we realiseren met batterijopslag en met flexibele contracten? Ik kijk uit naar die beantwoording.

Dan kom ik bij mijn tweede punt: de zero-emissiezones. Daar heb ik eigenlijk maar één vraag over. We zitten een beetje in een spannende fase. We hebben een aantal uitzonderingsgronden en ontheffingen mogelijk gemaakt voor een aantal groepen ondernemers. De naleving van die zero-emissiezones is ontzettend hoog. Dat kan heel goed nieuws zijn, in de zin dat het werkt en dat mensen de regels goed kennen. Maar we zijn ook wel benieuwd wat er gebeurt als die ontheffingen er straks vanaf gaan. Zien we dan ineens een heel ander beeld? En zo ja, zijn we daar dan ook goed op voorbereid?

Voorzitter. Dan kom ik bij mijn laatste blokje. Dat betreft de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. Wij zijn erg blij met de inruilregeling die wordt voorgesteld, maar we willen de social lease daar veel nadrukkelijker in terugzien. We hebben daar ook schriftelijke vragen over gesteld. Die zit erin; dat hebben we ook gelezen. Maar wij zouden toch wel willen weten of we met deze social lease nu ook echt de lagere inkomens bereiken en welk aandeel van het budget daarnaartoe gaat. Wanneer kunnen we een verdere uitwerking daarvan verwachten? Er is eerder in een Kamerbrief namelijk wel positief gereageerd op onze vragen ten aanzien van social lease. Vervolgens wil ik benadrukken dat wij het heel goed vinden dat we de tweedehandsmarkt verder stimuleren in Nederland. Denk daarbij ook aan alle leaseauto's die na een aantal jaren vrijkomen. Hoe kunnen we ervoor zorgen, wellicht met fiscale regelingen, dat die auto's ook echt voor Nederland behouden blijven en niet naar het buitenland gaan?

Voorzitter, gelet op de tijd ... Ik weet eigenlijk niet eens hoeveel tijd ik nog heb.

De voorzitter:

Nou, u heeft nog een minuut over.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Kijk. Dan heb ik misschien nog wel één vraag. Zijn er nog andere constructies te bedenken waarin mensen worden gestimuleerd om een tweedehands elektrische auto aan te schaffen? Kan dat bijvoorbeeld ook als collectief? Daar zijn wij ook nog benieuwd naar.

We kijken uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bondige inbreng. Dan zijn alle sprekers geweest en richt ik mij graag tot de staatssecretaris om te vragen hoeveel tijd zij graag zou willen hebben voor de beantwoording van alle vragen. Als we tot 15.20 uur schorsen, heeft de staatssecretaris dan voldoende tijd? Prima. Dan spreken we dat af. Dan komen wij hier weer om 15.20 uur voor de tweede termijn.

De vergadering wordt van 14.50 uur tot uur geschorst.

De voorzitter:

Ik open deze vergadering weer. De staatssecretaris heeft volgens mij de tijd gehad om

de beantwoording van de vragen voor te bereiden. Ik geef het woord aan de staatssecretaris en verzoek haar om te werken middels een structuur van blokjes, maar dat doet de staatssecretaris bijna elk commissiedebat. Kijk, u heeft ze al klaar. Dat komt helemaal in orde. Bij dezen geef ik het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Voorzitter, dank u wel. Ik heb drie blokjes. Ten eerste heb ik natuurlijk de ZE-zones natuurlijk, met de fiscale regelingen en de betaalbaarheid. Daarbij kom ik ook terug op de regeling, verder: RED III. Als staatssecretaris ben ik daar ooit mee begonnen, in de Eerste Kamer; dat was een bijzonder moment. Dan heb ik nog het blokje overig, met onder andere de laadinfrastructuur en deelmobiliteit. Ik wil heel kort aftrappen. Daarna ga ik successievelijk op alle vragen in.

Vooraf wil ik vooral benadrukken dat ik bij alle maatregelen die het kabinet neemt en waarbij ik het voortouw heb, een evenwicht probeer te vinden tussen een sterke en weerbare economie enerzijds en een gezonde leefomgeving anderzijds. Je wilt elke keer weer zoeken naar die balans. Sommigen vinden dat een lastig woord, maar voor mij past het. Je bent immers altijd aan het wegen. Wat is het belangrijkste? Hoe kun je ervoor zorgen dat iedereen meekan in een nieuw systeem? Dat geldt voor ondernemers, maar ook voor particulieren. En hoe kun je ervoor zorgen dat je ook qua gezondheid, want daar gaat het vaak om, vooruitkomt?

Als er één ding duidelijk is geworden, is het dat we de afhankelijkheid van fossiel moeten aanpakken. Ik hoor ook niemand zeggen dat die geen probleem is. De afgelopen periode hebben we gezien dat als die afhankelijkheid groot is — kijk naar wat er op het wereldtoneel gaande is — je jezelf een keer in de voet schiet. Je moet dus een keer een beweging inzetten om die afhankelijkheid aan te pakken. Eigenlijk is er ook al best veel in gang gezet. Dat loopt nu.

Ik wil benadrukken, en dat is ook een deel van mijn portefeuille, dat deze maatregelen ook van groot belang zijn voor de gezondheid. Met elektrificeren doe je immers ook iets voor gezonde lucht. Dat kun je gewoon in metingen zien. Dat kun je zien in waar mensen het gezondst zijn. Er is dus reden om dit aan te pakken, maar het moet wel in balans, want je wilt ook economisch gezien vooruitkomen. Hoe kun je daarvan gebruikmaken, is dan de vraag.

Voorzitter. Het werd al aangehaald door de heer De Hoop: het hele mobiele systeem zou in staat moeten zijn om elektrificeren te bevorderen. Het levert een belangrijke bijdrage aan de doelstelling om uiteindelijk gezonder te zijn met z'n allen. We lopen 70% kans om in 2030 het doel te halen. Er zijn veel doelen lastiger te halen, maar met dit doel zijn we eigenlijk al heel erg op streek. Het is dus niet zo dat we nog gigantisch veel moeten doen, maar we moeten wel doorgaan met wat al in gang is gezet.

Wat zijn dan de twee belangrijkste pijlers? Dat zijn de elektrificatie en de biobrandstoffen. Dat zijn de twee drijvers waarop je dat hele beleid vooruit wilt krijgen. Als je kijkt welke maatregel het meeste effect sorteert — ik kom straks nog terug op de maatregelen, maar ik wil ze even langslopen — dan zijn dat de zero-emissiezones. Ik heb, niet toevallig, maar toch, afgelopen week met alle vervoerders gesproken, van klein tot groot, en met de bestuurders. Dan zie je dat alle partijen benadrukken: zorg dat het doorgaat en dat het voorspelbaar is, want het ergste wat ons kan overkomen is dat

die voorspelbaarheid eruit gaat. Dat is van klein tot groot de boodschap, een belangrijke boodschap. Ze zeiden ook: staatssecretaris, wij zouden het liefst zien dat elke gemeente precies hetzelfde zou doen. Dat is nou eigenlijk weer niet helemaal de bedoeling, want je moet als gemeente, als lokaal gezag, een afweging kunnen maken van wat je wilt. Maar dat was eigenlijk wel een oproep vanuit die groep. Alle gemeenten zaten daar ongeveer hetzelfde in. Sommige gemeenten, ook met de nieuwe colleges, verleggen wel accenten. De vervoersbedrijven zeggen: "Help ons met het vergroten van de voorspelbaarheid. Als gemeenten uiteindelijk toch weer hun koers verleggen, waar wij misschien weer last van hebben — we doen immers investeringen en die moeten wel een keer renderen — wilt u daarmee dan in gesprek gaan?" Dat heb ik uiteraard toegezegd.

Een tweede belangrijke pijler is het fiscale klimaat, zoals ook door sommigen van u is genoemd. Ik ga zo meteen een paar vragen daarover beantwoorden. Belangrijk is wel dat de staatssecretaris van Financiën samen met mij eind dit jaar met een nota komt over fiscale maatregelen. Daar zit natuurlijk de greentimerregeling bij, maar er wordt ook nagedacht over hoe je ervoor zorgt dat ook elektrische auto's hun plek krijgen in het fiscale systeem. Ik begrijp dat probleem heel goed. Ik ben dat samen met de staatssecretaris aan het bekijken. Nogmaals, die nota komt eind dit jaar. Ik zeg alvast, niet om de eerste vragen te ontlokken, dat de Belastingdienst niet onbeperkt allerlei wijzigingen kan doorvoeren. Dat geldt dus ook voor de greentimerregeling. Ik ga het er dus zeker nog over hebben met de staatssecretaris — dat was een vraag van de heer Van Leijen, maar ook van de heer Stoffer en anderen — maar we moeten ons wel beperken tot wat de Belastingdienst uiteindelijk aankan. Het zal er echter zeker ook onderdeel van zijn.

Het gaat dus om het fiscale systeem en om de zero emissie, maar het is uiteraard ook superbelangrijk — mevrouw Zwinkels begon erover, maar ik denk dat iedereen het in zijn betoog had — dat je niet alleen mee kunt doen als je een goedgevulde portemonnee hebt, maar ook als je een wat lager inkomen hebt of in de middencategorie zit. Dan moet het niet zo zijn dat je denkt: waar blijf ik dan? Ik vind de regeling die we hopelijk binnenkort het daglicht laten zien — ik zal zo meteen op de techniek ingaan — ...

De voorzitter:

Mevrouw de staatssecretaris, u heeft de eerste interruptie, van de heer Van Leijen.

De heer Van Leijen (D66):

Ik wil best even wachten tot de staatssecretaris haar blokje af heeft.

De voorzitter:

Wat hoffelijk! Dan gaan we eerst het blokje afmaken.

Staatssecretaris Bertram:

Dank, dank. De derde pijler is: hoe zorgen we ervoor dat ook mensen met een laag inkomen mee kunnen doen? Daar zal ik straks op terugkomen. Tot slot noem ik alles rondom de laadinfrastructuur. Ik wil de voorzitter aanhalen: het klopt dat we kampioen laadinfrastructuur zijn. We hebben 210.000 laadpalen en 6.600 snelladers. Alles wat wij hier uitgedokterd hebben wordt in Europa gezien en ook gebruikt. Ik denk dat dit echt een compliment is voor alles wat er in de afgelopen periode is gebeurd. Op de vragen kom ik nog terug, maar ik vind het van belang om te zeggen dat er inderdaad een

probleem is met de netcongestie, maar dat het wel hoopvol is als je kijkt naar wat je allemaal kunt doen met bidirectioneel, batterijen en alle nieuwe technieken. Dat geeft hoop om uiteindelijk weer een stuk verder te komen.

Dat wilde ik graag vooraf zeggen. Ik duik zo meteen de blokjes in.

De voorzitter:

Dan de heer Van Leijen met een interruptie.

De heer Van Leijen (D66):

Ja, over die greentimerregeling. Ik begrijp dat het lastig kan zijn voor de Belastingdienst; ik begrijp het probleem van de uitvoeringscapaciteit. Wat is ervoor nodig om dat te versnellen? Dat moet toch wel iets sneller kunnen? Dat zou mkb'ers zó kunnen helpen. Je krijgt er ook de tweedehandsmarkt mee op orde. Wat is ervoor nodig?

Staatssecretaris Bertram:

Het enige wat ik de heer Van Leijen zou kunnen toezeggen, is dat ik dat uiteraard op mijn lijst heb staan en dat dit onderdeel is van de nota waar de staatssecretaris van Financiën mee komt. Ik denk dat het in ons aller belang is dat als we iets kunnen versnellen, we dat ook doen. Alleen, ik geef het als winstwaarschuwing mee: we weten het allemaal, de Belastingdienst kan niet onbeperkt wijzigingen aan, we zullen het moeten doen met de capaciteit. Als zich een mogelijkheid voordoet of als er een soort bypass mogelijk is, dan zal ik niet nalaten daarvan gebruik te maken.

De voorzitter:

Dan hoop ik dat die toezegging de heer Van Leijen enig comfort kan geven en gaan we naar de staatssecretaris voor haar blokje ...

Staatssecretaris Bertram:

De zero emissie.

De voorzitter:

Zero emissie.

Staatssecretaris Bertram:

De eerste vraag hierover, van de heer Bikkers, was: kunt u in november een schets geven van hoe het ervoor staat? Mevrouw Zwinkels zei het ook: natuurlijk kan het beeld heel rooskleurig zijn, maar wat zit daarachter? Op basis van het overleg dat ik heb gehad met hele zalen vol vervoerders en vervolgens ook met bestuurders, denk ik dat men niet op problemen stuit waar men niet uit de voeten kan. Dat geldt voor Euro 5. We zijn nog bezig met Euro 6 en de invoering daarvan. Ik kan u wel het volgende toezeggen. We sturen elke keer voortgangsoverzichten. Daar was ook om gevraagd door de Kamer. Elke keer dat we met dit overzicht komen, zullen we uw punt toetsen. Dus: Hoe wordt het uitgevoerd? Klopt het dat men ermee uit de voeten kan? Klopt het dat gemeenten en de vervoerders zelf niet zeggen dat ze extra maatregelen nodig hebben? Ik wil graag toezeggen dat ik dat in de monitor meeneem.

Verder is het belangrijk om te beseffen dat er ontheffingen mogelijk zijn. Dat ligt bij het lokaal gezag, maar bijvoorbeeld als er sprake is van netcongestie, gaan we natuurlijk niet zeggen "het moet en het zal". Dat is een serieuze reden om te zeggen: wat kan dan

wel? Zo zijn er meer ontheffingen mogelijk die van belang zijn voor de verschillende gebruikers, voor de ondernemers en ook wel particulieren die in een stad moeten zijn. Ik zeg graag toe dat we in die monitor daar heel specifiek aandacht aan besteden en dat ik dat ook doe in de bestuurlijke overleggen die ik steeds heb. We hebben afgesproken om dit te herhalen omdat het voor iedereen een superbelangrijk onderwerp is.

Dan was er de vraag van de heer Prickaertz waarop de conclusie is gebaseerd dat het zo soepel verloopt. Hij heeft ook een vraag gesteld over de bedragen: "U zegt dat wel, maar waar komt dat geld dan eigenlijk terecht? Komt dat in de staatskas?" Het antwoord is: nee. Ik kom daar nog op terug. Een van de knelpunten had kunnen zijn het niet-doorstromen van het verkeer en het vervoer. Maar 99,81% — dat is best specifiek — tot 99,98% van de bestel- en vrachtautopassages in de zero-emissiezones voldoet aan de eisen. Dat is inderdaad inclusief ontheffingen. Dat is van belang, want als die ontheffingen wegvallen, heb je natuurlijk een ander verhaal. Maar ik vind wel dat je het lokaal gezag daartoe de mogelijkheid moet geven. Verder is er een centraal loket voor ontheffingen, dus als je als ondernemer denkt "ik kom in de knel", dan is er in ieder geval een centraal loket waar je terecht kunt. Daarvan wordt goed gebruik gemaakt. Ik wil u graag toezeggen dat ik in de monitor preciezer naga welke mensen bij dat loket komen en om wat voor ontheffingen het gaat. Dan krijg je iets meer gevoel bij wat het wel en wat het niet is. Het loket is ook gratis. Eigenlijk kun je met al je vragen bij dat loket terecht, maar ik zeg u toe dat ik nog even na zal gaan hoe dat gaat, wat de vragen zijn en of de knelpunten waar men mee komt, op te lossen zijn.

Dan de vraag van de heer Prickaertz hoeveel het oplevert. We hebben een standaard kosten-batenanalyse, een analyse van de maatschappelijke kosten en de baten van zo'n zero-emissiezone. Dat is ook niet over één nacht ijs. Gezondheidskosten drukken we ook in een bedrag uit. Dus als de luchtkwaliteit toeneemt, zie je dat een aantal maatschappelijke kosten vermindert. Op die manier maak je een MKBA en kom je tot een oordeel over de betekenis van deze maatregel. In de monitor houden we bij of het zich ook op die manier voordoet, maar hieraan liggen best technische berekeningen ten grondslag. Als ik goed ben geïnformeerd, heeft mijn voorganger deze ook aan uw Kamer gestuurd, maar dat moet ik even nagaan. Als daarvoor belangstelling is, kan ik die MKBA en de onderbouwing ervan naar uw Kamer sturen.

De heer Bikkers vroeg: moet je ondernemers echt verplichten tot elektrificatie? Ik wil nog eens herhalen wat ik net heb gezegd: nee, je verplicht het niet, maar je probeert het wel sterk te ondersteunen. Nogmaals, als er een ontheffing nodig is, dan is daartoe een infrastructuur ingericht om ervoor te zorgen dat je bij een loket terecht kunt en kunt aangeven waarom je een ontheffing nodig hebt. Soms is dat, zo heb ik begrepen, omdat je bijvoorbeeld vijf keer in een stad moet zijn. Of stel dat je loodgieter bent en je hoeft er maar één keer te zijn. Dat zijn allemaal redenen om een ontheffing te kunnen krijgen. Er wordt dus praktisch meegedacht.

De heer Prickaertz vroeg: ga je die ontheffingen centraal regelen of is het niet centraal geregeld? Daar is het centrale loket voor en daarop heb ik een toezegging gedaan.

Wat als de ontheffingen ...

De **voorzitter**:

Een korte interruptie van de heer Prickaertz.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Even over dat centraal regelen. Geldt dat voor alle gemeenten in Nederland? Kan een ondernemer voor elke gemeente via dat centrale loket die ontheffing aanvragen?

Staatssecretaris **Bertram**:

...

De **voorzitter**:

Misschien kunt u de microfoon aanzetten.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik was al zo blij dat ik 'm uit had staan, want meestal laat ik 'm aan staan!

De **voorzitter**:

Ja ...

Staatssecretaris **Bertram**:

Ja, dat weet u nog! Elke ondernemer die naar een gemeente moet waar een zero-emissiezone is, kan bij dat loket terecht om te bespreken: dit wil ik et cetera. Dat werkt ook goed. Het is natuurlijk wel zo dat elke gemeente uiteindelijk zelf bepaalt wat ze doet. Het is echter interessant dat de gemeenten — ik denk dat ik er misschien wel 20 of 25 aan tafel heb gehad — eigenlijk allemaal zeggen: wij gaan de stappen zetten die wij hebben afgesproken met elkaar. Er zijn een paar uitzonderingen, maar de meeste doen het wel en dat werd ook zeer gewaardeerd door alle vervoerders.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Toch nog even over die zero-emissiezones. Even terug in de tijd: het was staatssecretaris Chris Jansen, van ik geloof de PVV, die het besluit heeft genomen om dit door te zetten en het was het kabinet-Schoof, waar de PVV en de VVD in zaten, dat de subsidieregeling voor elektrische bedrijfsauto's — voor ondernemers die in de problemen kwamen was er een subsidie — heeft afgeschaft, waardoor je ook niet meer die €5.000 kunt krijgen. Dat is natuurlijk zonde als je ondernemers wilt helpen. Ik ben wel benieuwd wat voor fiscale regelingen er nog wel zijn voor ondernemers die echt in de problemen komen en daarmee gericht geholpen kunnen worden.

Staatssecretaris **Bertram**:

Zoals gezegd zijn we bezig met een fiscale nota. Daarin bieden we een overzicht. We zullen daarbij zeker ook kijken naar wat er is geweest. Tegelijkertijd wil je wel een nieuwe stap zetten. Dat is ook precies wat ik met de staatssecretaris van Financiën doe. Ik denk dat het van groot belang is dat de regelingen die we hebben ook ondersteuning bieden aan ondernemers. Met die nieuwe fiscale nota willen we nog een stap verder gaan. Je wilt weten: wat landt in het belastingsysteem en wat moet je beslist niet doen? Dat zijn eigenlijk de twee paden die ik nog bewandel.

Voorzitter. Dan was er een vraag van de heer Prickaertz over de emissieloze bussen. Dat zijn we nu natuurlijk aan het voorbereiden. Misschien is het een geruststelling voor

de een en voor de ander niet, maar er zijn inmiddels vier gemeenten die overwegen om dat te doen. Het is dus niet zo dat het gelijk al in het groot wordt uitgerold. Het is wel zo dat wij dat aan het voorbereiden zijn. Je merkt dat er echt wel veel belangstelling is bij de openbaarvervoerbedrijven, omdat zij dat tegelijkertijd willen combineren met innovatie binnen het openbaar vervoer. Er is zo meteen bijvoorbeeld echt een gebrek aan bestuurders van die bussen, dus als zij toch moeten nadenken over welke soort bus zij willen aanschaffen, willen zij ook kijken of ze dan ook gelijk dat autonome vervoer kunnen koppelen aan een elektrische bus. Het is mij opgevallen dat dat in ieder geval echt een issue is waar ze naar toewerken. Het openbaar vervoer moet in 2030 — dat check ik even — nee, in 2029, ook echt emissieloos rijden. Desalniettemin, we zijn dat aan het voorbereiden en dat komt in de volgende monitor weer terug.

De heer **Prickaert** (PVV):

Het ging mij meer om de netcongestie. Het wordt vanuit de overheid nu gestimuleerd. De staatssecretaris geeft nu al aan dat het vanaf 2029 toch wel realiteit moet worden. Dan is de netcongestie nog niet opgelost. Dan is de vraag: hoe ga je die bussen allemaal opladen? Er zijn natuurlijk al provincies waar er überhaupt geen nieuwe laadpunten bij komen, omdat er gewoon onvoldoende elektriciteit aanwezig is. Dat was dus meer mijn vraag, mijn inbreng.

Staatssecretaris **Bertram**:

Excuus, dan had ik u verkeerd begrepen. Ik kom straks nog terug op de laadinfrastructuur, maar daarbij zijn we op dit moment echt in het groot bezig om aan de ene kant koploper te blijven, maar aan de andere kant ook om te kijken hoe we er met nieuwe technieken voor kunnen zorgen dat er voldoende laadtechniek tegenover staat als je emissieloos wilt rijden, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer. Dat is op dit moment natuurlijk nog niet voldoende. Nogmaals, ik wil er straks nog even wat preciezer op terugkomen, maar gezien wat er op dit moment allemaal aan nieuwe technieken ingezet wordt, ben ik daar ook weer niet zo somber over. Ik kom er straks nog even op terug, als dat mag.

Dan was er een vraag van de heer Stoffer over de autobus voor de zero-emissiezone en de regeldruk. Het is van belang bij het toevoegen van deze voertuigcategorieën dat het echt serieus iets doet in het verbeteren van de luchtkwaliteit in steden en, wat ik net zei, met het autonome vervoer en het aanschaffen van de nieuwe bussen. Je ziet met name bij de ov-bedrijven dat er echt enorm hard gewerkt wordt om het voor elkaar te krijgen. Ook hier geldt dat er een vangnet aan ontheffingen is, en dat blijft ook zo. Die ontheffing zit ook weer in de maatregel die we nu aan het voorbereiden zijn. We gaan dus heel precies, ook weer met de vervoerders, bekijken wat er wel kan, wat er niet kan en aan wat voor heffingen je dan moet denken.

Dit was het blokje zero emissie.

De **voorzitter**:

Zero emissie, ja. Dan gaan we nu naar het blokje fiscale regeling en betaalbaarheid. O, ik zie dat mevrouw Zwinkels een vraag heeft.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ja, klopt. Ik dacht even het einde van het blokje af te wachten. Begrijp ik dus goed dat in antwoord op de vraag die ik gesteld heb over al die ontheffingen die er nu zijn, de

staatssecretaris eigenlijk aangeeft: ik voorzie geen problemen. Ik dacht dat ik haar dat net hoorde zeggen. Dat is eigenlijk de algehele conclusie op dat punt. We gaan het gewoon weer terugzien in een voortgangsoverzicht, maar er is geen reden tot zorgen.

De voorzitter:

Daar wil de staatssecretaris vast even op reageren.

Staatssecretaris Bertram:

Ik zal het u niet aandoen, maar ik had gevraagd om een overzicht van alle vrijstellingen. Dat staat hier op dit papier. Dat kan ik u rustig toesturen. Dan ziet u per categorie wat voor vrijstellingen het zijn. Dat gaat van de carrosseriecodes tot en met de oldtimers, de dagontheffingen, particulier gebruik, aanpassing voor handicap, lange levertijd en nog niet verkrijgbaar. Ik wil het heel graag toesturen. Volgens mij is het namelijk echt inzichtelijk om dat te hebben. Daarom heb ik op dit moment nog geen signalen dat er sprake is van problemen.

De voorzitter:

Dan hebben wij nu vastgesteld dat de staatssecretaris een brief, een overzicht, gaat sturen aan de commissie omtrent dit punt. Is dat afdoende voor mevrouw Zwinkels?

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Jazeker, voorzitter. Dat vind ik heel prettig. Ik wil het ook weer geen extra bureaucratie of extra overzicht laten zijn, dus dat mag wat mij betreft ook meegestuurd worden bij een moment dat er misschien al aankomt.

De voorzitter:

Dan wordt die suggestie meegenomen.

Staatssecretaris Bertram:

Ik stuur het graag mee met de volgende voortgangsrapportage. Ik vond het zelf in ieder geval heel inzichtelijk.

Voorzitter. Dan kom ik bij de betaalbaarheid en de fiscale vragen. Ik begin bij de betaalbaarheid. Er zijn vragen gesteld door mevrouw Zwinkels, de heer Van Leijen en de heer De Hoop over de inruilregeling. Begrijpelijkwijls zijn er veel zorgen of in ieder geval opmerkingen over: komt die regeling nou zo meteen bij de lagere inkomens terecht, kun je ook de middeninkomens bereiken en hoe werkt het nou in de praktijk? In de praktijk werkt de regeling eigenlijk als volgt. Het volgende is eigenlijk de bedoeling. Je vraagt het aan en je moet je bsn-nummer geven. Dat betekent dat de Belastingdienst gaat bekijken hoe het zit met het inkomen, of iemand bijstand krijgt en zo verder. Op het moment dat je bijstand ontvangt, betekent dat ook dat er wel degelijk informatie is over het huishouden. Dat maakt dat ook de RVO uiteindelijk heeft gezegd: zo is het uitvoerbaar voor ons. Er zit altijd een gevoel in van: komt het echt wel bij de goeie terecht? Maar dit was eigenlijk wel een hele belangrijke oplossing, die de RVO heeft gevonden.

We moesten natuurlijk naar Europa, naar Brussel, want als je een bijdrage wilt halen uit het Social Climatefonds, moet ook Europa zeggen dat ze het een goede regeling vinden. Juist het feit dat we naar de Belastingdienst gaan, was voor Europa de gamechanger om te zeggen: oké, dan vinden wij het ook een goede regeling. Eigenlijk vonden ze het

wel een vondst en gingen ze het mogelijk ook aan andere landen meegeven. Daardoor voelde ik me er eigenlijk weer wat zekerder over. Dat betekent dat we voor die 54 miljoen die we zelf inleggen, ongeveer 10.000 mensen kunt bedienen. Als we inderdaad die bijdrage uit het Social Climate Fonds krijgen, telt het op tot ongeveer 200 miljoen en dan zou je 40.000 mensen kunnen bereiken.

In antwoord op de vragen die ik hierover gekregen heb, of het dan echt bij die lage inkomens terechtkomt, kan ik dus zeggen: de praktijk moet het uiteindelijk uitwijzen, maar op deze manier hoop je dat het wel degelijk bij mensen met een laag inkomen of wat we de "lagere middeninkomens" noemen, terechtkomt. Nogmaals, we gaan het ook monitoren en we gaan ook kijken hoe die regeling wordt uitgevoerd, maar zo proberen we er wel aan alle kanten voor te zorgen dat de RVO het goed kan uitvoeren.

Voorzitter. Een andere vraag was of de renteloze lening nog uitgezocht zou kunnen worden. Dat gaan we wel doen, maar die mogelijkheid zijn we nog aan het onderzoeken. Dat is niet per se een hele makkelijke, maar we zijn dat wel aan het onderzoeken.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Ja, voorzitter. Ik heb toch nog een vraag over de toetsing door de RVO, dat dat op huishoudinkomen ingewikkeld zou zijn.

Staatssecretaris Bertram:

Sorry, ik was afgeleid.

De heer De Hoop (PRO):

Geen enkel probleem. Ik zal het niet verklappen, maar dat heb ik ook weleens tijdens het debat, mevrouw de staatssecretaris. Is het toch niet mogelijk om breder te kijken, bijvoorbeeld naar fiscaal partnerschap, waardoor je mogelijk toch een situatie voorkomt dat iemand met een heel hoog inkomen die inwoont met een ander met een wat lager inkomen, aanspraak kan maken op die subsidie? Want mijn angst is, en ik denk dat de staatssecretaris die wel herkent, dat mensen als wij, die de weg naar de overheid weten te vinden, toch als eersten aanspraak kunnen maken op die subsidie. Als het dan toch bij die 54 miljoen zou blijven, wat een mooie eerste stap is, maar nog niet heel veel, is mijn angst dat het toch die categorie mensen zal zijn die als eerste aan de beurt komt. Zijn er dus toch niet extra mogelijkheden om daar nog een voorbehoud op te maken?

Staatssecretaris Bertram:

Misschien kan ik de heer De Hoop en anderen toch iets geruster stellen. Je komt in Nederland echt alleen voor een bijstandsuitkering in aanmerking als het gezinsinkomen en het vermogen onder bepaalde grenzen ligt, dus dat grenst af. Daarom wordt in deze regeling natuurlijk gewerkt met die minimuminkomensgrens. Als alleenstaande op bijstandsniveau kan je nog wel in aanmerking komen. Tegelijkertijd heb je juist omdat je via het bsn gecheckt wordt door de Belastingdienst en die gegevens doorgaan naar de RVO, langzamerhand eigenlijk wel een systeem waarmee je uiteindelijk zou moeten zeggen: dit is de categorie die je wilt bedienen. Is het dan altijd uitgesloten? Nou ja, volgens mij zitten we allemaal al langer in het vak en weten we dat je nooit kan uitsluiten dat er iets gebeurt wat eigenlijk niet je bedoeling was. Maar op die manier proberen we

het wel zo goed mogelijk uit te sluiten.

Ik denk dus dat het verstandig is dat we het nu opstarten, juist ook omdat in Europa is gezegd: op deze manier zit het eigenlijk best goed in elkaar. Dat was voor hen eigenlijk de reden om "we gaan hierin mee" te zeggen en met een positief advies te komen om van 54 miljoen — hoeveel was het? — naar ongeveer 200 miljoen te gaan. Dat zijn toch wel belangrijke bedragen. Ik denk dat het dus goed is om niet naïef te zijn, want dat helpt nooit bij dit soort regelingen. Tegelijkertijd moeten we wel bedenken dat het op die manier bekeken is, ook door de RVO, die zegt: een klein beetje risico heb je, maar we kunnen het zo uitvoeren.

Ik denk dat het dan belangrijk is voor Nederland dat het op deze manier gebeurt. Waarom zeg ik "Nederland"? Dat zeg ik, omdat het best lastig was — dat durf ik wel te zeggen — om bij het Rijk een uitvoeringsorganisatie te vinden die dit kan. Er zijn er niet zo heel veel die dit kunnen en dus hebben we met de RVO een best wel heel stevig traject afgelegd om ervoor te zorgen dat het voor elkaar kwam. Anders kon je ook niet uiteindelijk in Brussel uitkomen.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (PRO):

Ik hoor de staatssecretaris. Laat ik vooropstellen: mijn partij is ook voorstander van deze regeling. Waarschijnlijk gaat de regeling op korte termijn in. Dat hopen we volgens mij allemaal. Ik zou dan wel graag willen zien dat de staatssecretaris in ieder geval in het eerste jaar inzichtelijk probeert te maken bij welke inkomensgroepen dit terechtkomt en dat aan de Kamer rapporteert — ik hoop dat ze dat toe zou willen zeggen — zodat we ook kunnen kijken hoe het uitpakt. Dan kunnen we bij de vervolgstap, als dit hopelijk structureler wordt, misschien een nog wat gerichtere stap zetten als dat nodig is. Als dat niet zo is, prijzen we ons volgens mij allemaal gelukkig dat die regeling dan goed werkt.

Staatssecretaris Bertram:

Ik ga het vast leren met die microfoon, maar het is niet mijn specialiteit. Dat ga ik zeker doen, want ik denk dat niemand erop zit te wachten dat uiteindelijk blijkt dat dit geld niet bij de huishoudens terechtkomt waar je het eigenlijk wilt hebben. Dus ja, we ga er zeker op letten. We gaan ook zeker kijken hoe we dat uiteindelijk voor elkaar kunnen krijgen. Dan komt het in de monitor of in ieder geval in de eerste evaluatie vast terug.

Voorzitter. Dan kom ik bij de greentimerregeling.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Van Leijen en daarna een van mevrouw Zwinkels.

De heer Van Leijen (D66):

Dank u, voorzitter. Misschien komt dit ook nog terug in het blokje overig. Dan heb ik een beetje te vroeg geschoten, maar ik vraag het toch even. Ik vind die sociale leaseconstructie een heel mooie regeling. Het is ook leuk dat dat Social Climate Fund erbij zit. Naar ik begrijp, kan je dus een bedrag van €6.000 krijgen om een auto te kopen of om een auto te leasen, een elektrische auto. Dan is toch mijn vraag waarom wij daar niet die derde optie bij doen, dus dat je dat bedrag ook kan krijgen voor deelmobiliteit.

Dan krijg je dus een bedrag van €6.000 als je je auto inlevert en, als je dat wilt, kan je dan een auto via deelmobiliteit gebruiken op het moment dat je die nodig hebt. Dat zou wat mij betreft een hele mooie aanvulling zijn, juist voor mensen met een kleinere portemonnee, die misschien niet altijd een auto kunnen kopen of geen privateleaseconstructie aan kunnen gaan.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het eerlijke antwoord is dat we die renteloze lening aan het uitzoeken zijn, ook om die voorfinancieringsdrempel te verkleinen, want dat is natuurlijk waar u op wijst. Binnen het budget dat we berekend hebben, is daar nu nog geen dekking voor. We zijn het dus aan het onderzoeken en ik zeg graag toe dat we kijken of dit erin past als we een volgende stap zouden willen zetten. Wat mij betreft is het dus zeker niet onbespreekbaar, maar is het belangrijk om dit mee te nemen bij de mogelijke verdere stappen. Dan moet ik dus ook een dekking vinden.

De **voorzitter**:

Nog een vervolgvraag?

De heer **Van Leijen** (D66):

Ja. De dekking is natuurlijk niet per se extra. Je geeft er gewoon een extra optie bij. Je hebt de optie van koop, lease of deelmobiliteit. Dan heb je dus een deelmobiliteitsabonnement voor dat bedrag. Dat hoeft niet per se extra budget te vragen. Ik zou het anders ook niet zo nadrukkelijk aan u vragen. Ik zou inderdaad wel heel graag willen weten wat de mogelijkheden daarvoor zijn en dank voor de toezegging dat het volgende keer meegenomen wordt.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het gaat ook over de dekking, want je gaat natuurlijk van een bepaald construct uit. Dat hebben we ook bij Brussel neergelegd. Dit is weer een soort nieuwe loot aan de stam, dus dat moet je ook in je uitvoering een plek zien te geven. Daarom wilde ik u graag toezeggen — ik kom straks op de deelmobiliteit — dat we in dat kader nog eens bekijken wat we extra zouden kunnen doen. Op dit moment is het niet meer mogelijk, want die regeling moet op enig moment, liefst zo snel mogelijk, van de kant af. Maar daarbij kunnen we dit ook meenemen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Volgens mij was dit een beetje het blokje over de inruilregeling. Ik zie de staatssecretaris knikken. Ik had een vraag gesteld over social leasing. Ik ben heel erg benieuwd welk aandeel van die regeling nou daadwerkelijk naar de leasevariant gaat. Ik ben er namelijk echt van overtuigd dat de aanschaf van een elektrische auto best een drempel is voor mensen met een middeninkomen en een lager inkomen. En we willen juist dat die groepen toegang krijgen tot deze regeling en ervaring opdoen met elektrisch rijden. Ik heb de brief van afgelopen maandag met de laatste stand van zaken gelezen, maar die werd nog niet heel concreet. Een toezegging zou mij heel erg helpen. Ik wil die uitwerking namelijk echt zien, want — ik rond af, voorzitter — toen wij hier vorige keer, vlak voor de zomer, naar vroegen, begreep ik dat het afspraken met de markt vraagt. Want hoe ga je dit goed doen met de diverse aanbieders? We willen bijvoorbeeld prijsopdrijvende effecten voorkomen met elkaar, want daar wordt het niet toegankelijker van. Ik wil dus echt wat meer zien over de positie van de social lease en de uitwerking daarvan.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik vind die social lease overig ook een heel interessante. Als we straks de aanvragen van die populatie zien, ben ik ook heel benieuwd wat mensen precies willen aanvragen, hoe ze dat doen en waar het terechtkomt. Ik heb een aantal vervolgstappen te gaan. De renteloze lening is een belangrijke. De vraag is ook of social lease inderdaad bruikbaar is voor deze categorie. Ik wil u graag toezeggen dat we bij de eerste keer dat we kijken of het werkt en om welke categorieën het gaat, ik speciaal op die social lease terugkom, want het zou zomaar iets kunnen zijn wat echt een goede aanvulling is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dan heb ik nog wel één vervolgvraag. Ik ben blij met deze toezegging, maar ik wil voorkomen dat dat moment al heel ver in de tijd ligt als de regeling al loopt. Ik wil juist aan de voorkant een kader meegeven. Het is dus meer een kaderstellende rol die ik even op me neem dan een controlerende rol. Wanneer zou dat moment dat ik er wat meer informatie over ontvang dan zijn? Bij voorkeur zou dat namelijk zijn voordat de regeling opengaat.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik kom daar even in de tweede termijn op terug. Ik maak een aantekening.

Voorzitter. Dan heb ik een aantal vragen in het blokje over de greentimerregeling. Wat ik al gezegd heb, en dat ga ik nog een keer bevestigen, is dat als ik nu kijk naar wat de Belastingdienst aankan, ze dit niet eerder uit kunnen voeren dan in 2029. Maar ik heb al eerder gezegd en beloofd dat ik ook met de staatssecretaris van Financiën nog eens even zal bekijken, uiteraard voordat wij met die gezamenlijke nota komen, wat er wel en niet kan, want dit kan best een belangrijke zijn; dat snap ik heel goed. Maar de Belastingdienst heeft natuurlijk zo zijn eigen mogelijkheden en capaciteiten, dus daar moeten we even goed naar kijken.

Dan was er een vraag van uzelf, voorzitter. Zijn er misschien fiscale regelingen waarbij auto's in Nederland blijven en niet naar het buitenland gaan? In de greentimerregeling en de overstapsubsidie wordt inderdaad ingezet op het behoud van elektrische auto's in Nederland. Als ik bezig ben met dat onderdeel binnen het Belastingplan, staat voor mij in ieder geval op mijn boodschappenlijst dat ik dit nog even bekijk. De mogelijkheden van wat we nog meer zouden kunnen doen om dit voor elkaar te krijgen, kan ik ook in het voorjaar verder verkennen, want dit is natuurlijk wel een belangrijke. We hebben daar niet heel veel cijfers over, behalve dan dat je het wel door de tijd heen ziet fluctueren. Er is een jaar geweest dat we net iets meer exporteerden dan er binnenkwam, maar ook andersom. Dat blijft een beetje stabiel, lijkt het, maar ik ga daar zeker op terugkomen.

Voorzitter. Dan was er de vraag van de heer Van Leijen hoe het dubbel belasten van deelauto's vanaf 2027 zit. Het goede nieuws daarvan is dat we eind dit jaar samen met IenW, EZK en Financiën in overeenstemming met de motie-Oosterhuis aan het verkennen zijn hoe dat zit met die dubbele energiebelasting en hoe je dat kunt voorkomen. Dat heeft dan tegelijkertijd ook betrekking op bidirectionele deelauto's. Daar komen we dus op terug en dan hoop ik dat u op uw wenken wordt bediend.

De heer Stoffer merkte op dat verduurzaming botst met netcongestie. Uiteraard begrijp

ik zijn vraag, maar ik zou willen zeggen dat het elektrisch rijden uiteindelijk een oplossing biedt voor hoge brandstofprijzen. In dat kader kan de renteloze lening een belangrijke zijn, zoals ik net ook al zei. Die nemen we mee in het overzicht van wat je nog aan extra maatregelen zou kunnen nemen, zoals ik net ook al zei. Daar hoort dus ook die netcongestie bij, want uiteindelijk is dat toch een hele belangrijke maatregel die we kunnen treffen.

Dan was er een vraag van de heer Prickaert. Hij vroeg: is er een mogelijkheid om ondernemers verder tegemoet te komen en de lasten te verlichten? Ik zou nog even met hem door willen nemen wat er in ieder geval al gebeurd is. De motorrijtuigenbelasting is tot het einde van het jaar verlaagd naar nul. De tarieven van de vrachtwagenheffing zijn tijdelijk verlaagd met 22,3%. Ik noem ook de accijnsverlaging. Met dit pakket hebben we in ieder geval geprobeerd om de ondersteuning zo effectief mogelijk te maken. Uiteindelijk moet je natuurlijk altijd afwegen wat het doet voor de ondernemers. Een aantal maatregelen proberen we ook nog een tijd door te zetten.

De voorzitter:

Ik zie de heer Prickaert toch een beetje twifelen. Zou u nog een vraag willen stellen? Ik kon uw non-verbale signalen niet helemaal interpreteren.

De heer Prickaert (PVV):

Dit is een beetje uitlokking. Kijk, die wegenbelasting is verlaagd, maar dat verandert natuurlijk niets aan het feit dat daar de vrachtwagenheffing voor in de plaats is gekomen. Die heeft voor aanzienlijke extra kosten gezorgd. Transportbedrijven hebben gewoon gemiddelde kostenstijgingen van 16% om hun oren gekregen. Het is natuurlijk leuk dat de staatssecretaris aangeeft dat we de ondernemers hier en daar tegemoetkomen, maar dat verandert niets aan het feit dat alleen al de transportsector een enorme kostenstijging heeft gehad, terwijl de transportsector gemiddeld een marge van ongeveer 2% heeft. Daar moet je rekening mee houden. Hoe reflecteert de staatssecretaris daarop?

Staatssecretaris Bertram:

Als je naar het totale effect kijkt, dan denk ik eerlijk gezegd dat ik er net iets minder somber over ben. Als je kijkt naar wat de maatregelen doen en naar wat we natuurlijk als ondersteuning hebben geleverd, dan denk ik dat deze sector uiteindelijk uit de voeten zou moeten kunnen met de maatregelen die het kabinet treft. Bovendien hebben we natuurlijk ook gezegd dat we het blijven monitoren. We hebben als kabinet ook gezegd: zorg echt dat het doelmatig is, dat als je ondersteunt, je dat bij de partijen doet die het nodig hebben. Het is een hele bewuste keus geweest om niet met hele generieke maatregelen te komen. Ik kijk daar zelf dus iets minder somber naar dan de heer Prickaert.

De voorzitter:

Nog een vraag van de heer Prickaert.

De heer Prickaert (PVV):

Nou ja, een vraag ... Het is meer een conclusie. Ik vind het fijn dat de staatssecretaris er wat minder somber in staat dan ik, maar ga dat maar uitleggen, met alle respect, aan de transportbedrijven die inmiddels zijn omgevallen en de vele die nog zullen gaan volgen. Want dat is de realiteit. Dat komt wel voort uit de maatregelen die genomen zijn.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dit is haast uitlokking aan mijn kant. Ik snap dat uw zorg daar zit. Het is ook een zorg die ik zelf heb, uiteraard. Maar als we deze beweging niet inzetten, dan betekent het ook dat uiteindelijk ook ondernemers in de knel gaan komen, gezien wat de onrust in de wereld tweegbrengt. Daar moet je maatregelen op treffen, anders wordt het natuurlijk niet beter; die olieprijsen worden niet zomaar beter. Als kabinet hebben we dus geprobeerd om in ieder geval de druk te dempen en ervoor te zorgen dat je door kunt gaan. Ik snap heel goed uw zorg, maar tegelijkertijd denk ik wel dat als je niet tegelijkertijd ook als kabinet samen met andere bestuurders het voortouw neemt om deze beweging in te zetten, je uiteindelijk ook als ondernemer slechter af bent.

Voorzitter. Er was een vraag van de heer Stoffer: wordt er nu gewerkt aan een combinatie van autobelastingen en steunregelingen, die én verduurzaming blijft stimuleren, het betaalbaar houdt voor de gewone man én toekomstbestendig en voorstelbaar is? Ja. In ieder geval voel ik het als mijn opdracht, samen met de staatssecretaris van Financiën, om dit ook echt in samenhang te bekijken. U mag van mij verwachten dat als wij met voorstellen komen, we uiteraard naar betaalbaarheid hebben gekeken, overigens ook naar uitvoerbaarheid, dat we die verduurzaming natuurlijk een plek geven en dat we het een eerlijk systeem maken. Want die elektrificatie betekent fiscaal iets — dat snap ik heel goed — dus wil je eigenlijk een aantal stappen zetten die ook het weer een beetje normaliseren binnen het fiscale stelsel, want anders blijf je die uitzonderingspositie houden. Dat beschouw ik dus wel als de opdracht van ... Nou, ik kan natuurlijk niet voor de staatssecretaris van Financiën spreken, maar ik weet haast wel zeker dat we dat samen vinden.

Voorzitter. Dan was er een vraag, ook van de heer Stoffer, over het bidirectioneel laden, de dubbele belasting en autobatterijen. Ik zei net al dat in overeenstemming met de motie-Oosterhuis op dit moment drie ministeries verkennen wat we nou kunnen doen aan die dubbele energiebelasting. Hopelijk kunnen we eind dit jaar de Kamer daarover informeren.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer Stoffer daarover.

De heer **Stoffer** (SGP):

Het is heel goed dat dat verkend wordt, maar is het er wel op gericht om die dubbele energiebelasting van tafel te krijgen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Als je verkent, moet je natuurlijk in je hoofd alle ruimte houden om van alles en nog wat tegen te komen, maar de bedoeling is natuurlijk dat we bekijken hoe dit probleem op de een of andere manier opgelost van worden.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag van de heer Stoffer over constructies met de batterijlease en of die ook nog meegenomen zou kunnen worden in de inkomensafhankelijke inruilregeling. Ook daarvan zou ik de heer Stoffer willen toezeggen dat ik bij de volgende stap rond die regeling hier nog eens even heel goed naar kijk, want het is natuurlijk best een interessant punt.

Tot slot in dit blokje, voorzitter, een vraag van uzelf: waarom is er geen ontheffing voor ondernemers die dat nodig hebben en geen techniekneutraliteit? Eigenlijk was de vraag natuurlijk hoe het nou zit met de kosten, ook voor werkgevers. Volgens onze berekeningen ben je meestal goedkoper uit bij de aanschaf van een elektrische auto, gezien de belastingen en het gebruik. Als je dat vergelijkt met een "fossiele" auto, dan kom je meestal niet heel veel duurder uit. Dat helpt gewoon bij het invullen van de verschillende maatregelen.

Dit was het blokje.

De **voorzitter**:

Dan gaan we volgens mij, staatssecretaris, naar het laatste blokje: overig.

Staatssecretaris **Bertram**:

Nee, ik heb nog de RED III.

De **voorzitter**:

RED III nog. Excuses, RED III.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat is mijn specialiteit. Daar gaat ie komen.

De **voorzitter**:

Uw specialiteit.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het was een vraag van de heer Bikkers en van de heer Stoffer: waar zit nou eigenlijk dat juridische of praktische obstakel als het gaat om vergroend fossiel lng en waarom mag dat niet meedoen als het gaat over die massavergelijking? Volgens onze interpretatie van de RED III mag je eigenlijk geen stof die fossiel is, betrekken bij die totale afweging, bij die massabalans. Dat klinkt nogal groots en zo, maar dat is toch het systeem. Tegelijkertijd hebben we wel gezien dat het in andere landen soms wel anders geïnterpreteerd wordt. Daar moet je een keer vanaf, want je wil naar dat level playing field. Je wil niet dat alleen jij als land dit doet en dat je als Nederland strenger bent dan de rest. Wat is er gebeurd? We hebben tegen de Europese Commissie gezegd dat we heel graag willen dat er een eenduidige uitspraak komt, want dan weten we tenminste waar we aan toe zijn. Het goede nieuws is dat we deze uitspraak voor het eind van het jaar verwachten.

De heer **Bikkers** (VVD):

Het verbaast me dat het zo lang moet duren tot die uitspraak van de Europese Commissie er is, omdat de Europese Commissie op vragen van een Europarlementariër aangeeft dat wat ze in België en Duitsland doen, gewoon via de massabalans mag. Volgens mij hebben we daarmee het antwoord en kunnen we volgens mij conform onze buurlanden gaan handelen. Is de staatssecretaris het daarmee eens?

Staatssecretaris **Bertram**:

Eigenlijk niet, want in die discussie hebben wij nog steeds het idee dat als het echt iets van fossiel is, het geen onderdeel kan zijn van die massabalans; dat heb ik toen ook in de Eerste Kamer gezegd. Daarom hecht ik eraan dat we nu een uitspraak krijgen vanuit

Brussel over hoe je dat moet interpreteren, of onze interpretatie klopt of die van andere landen. Het is altijd irritant als je een tijd moet wachten; daar ben ik het direct mee eens. Tegelijkertijd kan ik ook niet zeggen dat wij altijd heel snel zijn. Ik hoop echt dat eind van het jaar die uitspraak komt, want dan weten we tenminste waar we aan toe zijn. Dan weten ook ondernemers waar ze aan toe zijn. Dan betekent dat ook dat je uiteindelijk weer gewoon eenduidig aan de slag kunt. Ik denk dat dat heel belangrijk is.

De heer **Bikkers** (VVD):

Laten we er dan van uitgaan dat we daar einde van het jaar uitsluitel over hebben. Is deze staatssecretaris er dan ook alles aan gelegen om er na die uitspraak ook voor te zorgen dat onze buurlanden zich aanpassen aan ons of andersom? Zo creëren we in ieder geval een gelijk speelveld en voorkomen we dat schepen in Hamburg of Antwerpen bunkeren en door Nederland varen en dat we daarmee de duurzaamheidsdoelstellingen die we met elkaar beogen misschien niet halen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Jazeker. Want als die uitspraak komt, heeft die ook gelijk werking. Dan kan je dus niet zeggen: ik doe alsnog wat anders. Dat betekent dus dat de een of de ander zich zal moeten aanpassen.

De heer **Bikkers** (VVD):

Ik zou dan ook heel graag wensen dat de staatssecretaris de Kamer ervan op de hoogte stelt op het moment dat die uitspraak er is en dat de staatssecretaris dan ook aangeeft wat zij daarmee zou gaan doen. Als zij dat zou kunnen toezeggen, dan zou dat heel mooi zijn.

Staatssecretaris **Bertram**:

Zeker.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag van de heer Bikkers, ook naar aanleiding van de RED III, over hoe de monitoring van het gelijke speelveld concreet wordt uitgevoerd en hoe die werkt in vergelijking met andere landen. We vergelijken in de monitoring de beleidskeuzes van Nederland en de buurlanden. Dan brengen we verschillen in beeld van hoe het zit met de brandstofprijzen, de bunkervolumes en de hernieuwbare brandstofafzet. Dan bekijken we ook of er vanuit het perspectief van investeringszekerheid en duurzaamheid nog maatregelen nodig zijn. Dan moet je bijvoorbeeld denken aan een verplichting voor zee- en/of binnenvaart om dat lager te maken dan in 2027. We hebben ook een soort vrije ruimte voor aanpassen. Op die manier proberen we dus via de monitor te kijken hoe dat in de omliggende landen zit en wat dat voor ons zou kunnen betekenen.

Voorzitter. Dan was er nog een laatste vraag in deze categorie, van de heer Stoffer, over de teruggaafregeling voor biobrandstoffen. De inzet van duurzame brandstof in het vervoer is uiteraard nog steeds van groot belang. Dat doen we al sinds 1 januari 2026, ook via de brandstoftransitieverplichting. Die is toen uiteraard ingevoerd. Voor de Nederlandse accijnsteruggaveregeling wogen de nadelen in de praktijk zwaarder dan het beoogde doel. Het was ook administratief te complex en het ministerie van Financiën heeft gezegd dat dit een van de regelingen is die, gelet op wat het beoogt en wat het doet, eigenlijk niet doelmatig is. Dat betekent ook dat je er afstand van moet nemen.

Voorzitter. Dan heb ik nog een laatste blokje, namelijk overig. We vorderen. Allereerst betreft dat logistiek laden. Dat was een vraag van de heer Bikkers: kunnen wij aan het einde van het jaar een uitvoeringsplan tegemoetzien voor het logistiek laden, met concrete doelen et cetera, et cetera? Ik zou daarop willen zeggen dat wij inderdaad bezig zijn met de provincies en netbeheerders om een nieuwe uitvoeringsagenda te maken voor logistieke laadinfrastructuur. Ik hoop dat die in de eerste helft van 2027 gereed is. Dan zal ik hem ook met uw Kamer delen. Tot die tijd werken we op basis van afspraken die we in mei 2025 gemaakt hebben. Wat mij betreft komt dan dus ook dat overzicht.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag over bidirectioneel laden, van de heer De Hoop. Ik vind zelf — ik heb me er eens in verdiept — dat dat echt een kans is en verdient. In juni 2026 is die nationale routekaart ook naar de Kamer gestuurd. We zijn nu bezig om die routekaart uit te voeren. Dat heeft ook te maken met de vraag hoe je die businesscase rond krijgt. In welke situaties kun je wel gebruik maken van bidirectioneel? Is dat alleen maar als je zelf naast de garage je installatie hebt? Ik wil natuurlijk eigenlijk dat dat op veel grotere schaal gebruikt kan worden. We zijn dus aan het kijken hoe je dit kunt uitvoeren. Ik zie 'm zelf als kansrijk, en dat geldt ook voor de minister van KGG, overigens, dus het wordt meegenomen in de uitwerking.

Voorzitter. Dan was er een vraag van mevrouw Zwinkels: hoe borgt de staatssecretaris slimme en veilige laadsessies met laadprotocollen? Zoals ik net al zei, zijn we eigenlijk best wel trots op hoe Nederland op dit moment vooroploopt met die laadinfrastructuur. We hebben zelfs slimme laadsessies. In het kader van de AFIR-herziening zijn we ook in Europa aan het kijken hoe dat versneld toegepast zou kunnen worden. Vervolgens is er ook nog een Nederlandse technische afspraak voor private palen. Daar worden protocollen voor gemaakt. Dat betekent ook dat je op die manier hopelijk een extra aanzet geeft om dit weer verder uit te werken. Vervolgens zijn we ook bezig met landelijke normen voor publieke laadpalen. Eigenlijk is mijn antwoord dus dat we bezig zijn om dit weer verder uit te rollen en dat we dat ook in Europees verband doen. Op die manier proberen we er weer een extra push aan te geven.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van mevrouw Zwinkels.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Ik ben blij om dat te horen. Ik herken het beeld dat Nederland echt koploper is, zowel wat betreft het aantal laadpalen als de innovaties rondom elektrisch rijden. Ik ben wel benieuwd hoe dat er in Europa uit ziet. Wat kunnen we daar inhoudelijk van verwachten? Is dat iets wat in de komende maanden gaat spelen? Als dat iets concreter kan, zou dat fijn zijn.

Staatssecretaris Bertram:

Wij bespreken natuurlijk in Europa dat er in Europa veel meer plekken gaan komen waarmee je dat elektrisch laden handen voeten kunt geven, want je wilt sowieso dat Nederland niet alleen koploper is. Dan ben je natuurlijk ook aan het bespreken via welke instrumenten je dat uiteindelijk een grotere push kunt geven dan nu. Daar vragen vervoerders ook om, want die hebben er een bepaald belang bij dat daar zekerheid over ontstaat. Zo zijn we eigenlijk vooral met de omringende landen bezig, maar natuurlijk juist ook in Europa, want de vrachtauto's gaan overal naartoe. We zijn dus heel erg aan

het kijken naar hoe we dat kunnen doen. Je kunt ook wel van elkaar leren, maar ik blijf zeggen dat we wel een koploper zijn. De voorzitter begon ermee, maar ik ben eigenlijk net zo trots. Het is dus ook zo dat wij onze kennis weer uitventen aan andere Europese landen.

Voorzitter. Dan was er de vraag van mevrouw Zwinkels: wat gaat de staatssecretaris doen aan de grote prijsverschillen tussen gemeenten voor laadpalen op straat? Het praktische antwoord is dat dit heel veel in regionaal verband gebeurt. Het zijn dus vaak ook regionale aanbestedingen. Dat betekent dat je daarmee de prijs drukt, maar ook dat er verschillen ontstaan; dat is haast niet te voorkomen. In gesprek met gemeenten en provincies onderzoeken we allereerst of we tot meer harmonisatie moeten komen, want je wilt weten hoe groot die prijsverschillen zijn. Tegelijkertijd vind ik regionale aanbesteding niet per se verkeerd.

De heer **Van Leijen** (D66):

Is er een manier om af te dwingen dat die publieke laadpunten op een display transparant tonen wat de kosten zijn, dat je in ieder geval inzichtelijk weet te maken wat de verschillen zijn?

Staatssecretaris **Bertram**:

We zijn onderzoek aan het doen om het te verbeteren.

De **voorzitter**:

We hebben eigenlijk het liefst gewoon vier interrupties. Soms is het er eentje meer of eentje minder. Als u dus zegt "ik wil echt nog een beetje verduidelijking", dan geef ik u graag de kans.

De heer **Van Leijen** (D66):

Nou, voorzitter, ik wil eigenlijk echt gewoon een beetje verduidelijking. Welk onderzoek is het en wanneer komt het naar de Kamer? Kunt u daar iets concreter in worden?

Staatssecretaris **Bertram**:

Omwille van de tijd doe ik dat even in de tweede termijn. Dan kan ik even precies horen wanneer het dan komt.

Voorzitter. Er was nog een vraag van mevrouw Zwinkels over extra laadcapaciteit in relatie tot batterijen en flexcontracten. We hebben de Outlook Mobiliteit en daarmee geven we aan wat de voorspelde groei is van elektrische mobiliteit en hoe je die ondanks netcongestie kunt laten groeien. Wat zijn nou de mogelijkheden om dat voor elkaar te krijgen door gebruik te maken van bestaande en nieuwe laadinfrastructuur? Het verschuiven van de laadvraag is een heel belangrijke. Hoe kun je er op de een of andere manier voor zorgen dat je niet allemaal in dezelfde piek zit, maar door de dag heen gebruikmaakt van die laadinfrastructuur? Dan is er het bidirectioneel laden, de laadlocatie en het inzetten van flexpotentie. Ik zou er aan willen toevoegen dat we bijvoorbeeld ook aan het kijken zijn hoe we bij het openbaar vervoer gewoon de bussen, maar ook treinstellen kunnen gebruiken om energie op te slaan. Ik denk dat dat de weg voorwaarts is. We zijn dus op grote schaal aan het kijken wat we allemaal in huis hebben, om het uiteindelijk zo efficiënt mogelijk te doen.

Voorzitter. Dan was er nog een vraag van de heer Stoffer over het aansturen op

afspraken tussen netbeheerders en de logistieke sector. We werken eigenlijk al een tijdje samen met de logistiek aan de netcongestievraag. Dat doen de netbeheerders samen met de logistieke sector. Die zitten dus eigenlijk al aan tafel. Ik vind dat heel belangrijk, omdat je dan met elkaar kunt bespreken welke problemen er zijn en hoe we dit samen kunnen oplossen. Wat daar gebeurt, is bestaande kennis en praktijkervaring uitwisselen en nadenken over toekomstperspectief. In antwoord op mevrouw Zwinkels zei ik net al dat daarbij juist ook besproken wordt hoe je uiteindelijk met alle nieuwe mogelijkheden daar zo goed mogelijk voor zorgt. Ik denk en hoop dat bij mijn volgende rapportage inzichtelijk wordt welke nieuwe initiatieven er dan zijn.

Voorzitter. Dan heb ik nog een vraag van de heer De Hoop over de modeldefinities met betrekking tot de deelmobiliteit. Ik bespreek binnenkort met lokale bestuurders hoe we hier nu mee moeten omgaan. Dan ga ik ook bespreken of de Wp 2000 moet worden aangepast, want dat was een van uw vragen. Dat doen we nu uiteraard nog niet, want ik zit nog echt in dat gesprek met die bestuurders, maar het is uiteraard wel een verklaarbare vraag. Ik ga dus kijken wat dat precies betekent.

Voorzitter. Dan heb ik nog een aantal vragen van de heer De Hoop over deelmobiliteit en mijn gesprekken met het Nationaal OV Beraad. Wat ik eigenlijk in z'n algemeenheid zou willen zeggen, is het volgende. Ik hoop over niet al te lange tijd, met een week of twee, drie, een brief naar uw Kamer te sturen over bereikbaarheid. Dat is ook een antwoord op het rapport van ABDTOPConsult. Daarin wil ik schetsen hoe je beter gebruik kunnen maken van het hele systeem van fiets, deelauto, alles wat je aan ov hebt en ook auto. Tegen iedereen die daar nu vragen over heeft gesteld, zou ik dus willen zeggen: ik wil proberen om te ondersteunen dat deelmobiliteit echt een onderdeel kan zijn van het mobiliteitsstelsel en dat het juist in de eerste en de laatste mijl voor veel mensen een antwoord kan zijn. Ik wil ervoor zorgen dat we dat zo optimaal mogelijk doen en mensen echt van A naar B laten gaan. Dat bespreek ik uiteraard ook met het OV Beraad. Hopelijk arriveert die brief over niet al te lange tijd bij uw Kamer.

Voorzitter. Dan is nog gevraagd of ik samen met de minister van VRO die deelmobiliteit wil bespreken in relatie tot woningbouwprojecten. Het antwoord is dus inderdaad ja. Er is ook een motie geweest van de heer Van Asten van D66. Die heeft hier al een keer een vraag over gesteld. De minister van VRO en ikzelf hebben de bestuurders samen gesproken. We gaan dat samen verkennen. Het is ook onderdeel van de brief waar ik binnenkort mee kom. In het BO MIRT hebben wij de bestuurders ook beloofd om specifiek op dit onderdeel nog eens even terug te komen.

Voorzitter. Dan heb ik een laatste vraag, over het Nederland Dal Vrij-ticket, waar we allemaal natuurlijk heel enthousiast aan hebben meegewerkt. Ik wil met de bereikbaarheidsbrief duidelijk maken hoe we proberen om met de bestuurders en alle betrokken partijen die mobiliteit zo optimaal mogelijk te krijgen, door gebruik te maken van alles wat er al is in plaats van alles nieuw te doen. Daar hoort bij dat je nadenkt over de betaalbaarheid. Er is een taskforce vanuit het openbaarvervoernetwerk die daarmee doende is. Ik zou daar binnenkort ook graag verder met u over willen spreken. We zijn dat dus aan het ontdekken. We zijn aan het kijken hoe je het doelmatiger kunt doen en wat voor mogelijkheden je vervolgens hebt om mensen te ondersteunen in het gebruik van het ov.

Dat was mijn laatste vraag, althans in mijn mapjes.

De **voorzitter**:

Ik zie geen vragen meer bij de rest van de Kamerleden. Dan gaan wij aan de staatssecretaris het volgende vragen. U wilde zo nog terugkomen op een twee- of drietal kleine verzoeken. Heeft u dat nu al paraat? Of wilt u nog even vijf minuten schorsen? Wat wil de staatssecretaris? Eerst de tweede termijn? Dan gaan we nu beginnen met de tweede termijn. Prima.

We beginnen met de heer Van Leijen. Ieder Kamerlid heeft 1 minuut en 20 seconden. Trapt u af.

De heer **Van Leijen** (D66):

Dat kan ik, voorzitter. Allereerst zou ik graag een tweeminutendebat willen aanvragen. Voor de rest: olie en gas zijn dure hobby's geworden. Elektrisch rijden is een stuk goedkoper. Ik denk dus dat we mensen op weg moeten helpen naar een elektrische auto. Dat geldt voor de koper, voor de leaserijder en voor deelmobiliteit. Daar laat ik het even bij.

De **voorzitter**:

Dan de heer Bikkers.

De heer **Bikkers** (VVD):

Voorzitter. Ik had toch gedacht dat we misschien een keer een tweeminutendebat kunnen overslaan, want volgens mij is de staatssecretaris erg toeschietelijk geweest met toezeggingen. Ik ben in ieder geval erg blij met die toezeggingen. Maar we gaan elkaar blijkbaar toch terugzien in een tweeminutendebat. Ik dacht, misschien kunnen we de plenaire zaal een beetje ontlasten en de motielawine een klein beetje beperken; maar goed, mijn collega vindt het toch nodig. Ik ben overigens ook wel benieuwd op welk thema D66 dan een motie zou indienen. Maar goed, dat kan ik nu niet meer in een interruptie vragen. We gaan het meemaken.

Voorzitter. Ik roep echt op om de verschillen tussen onze lidstaten op het gebied van RED III terug te brengen. Ik zal het niet loslaten. Aan het einde van het jaar gaan we het met elkaar opnieuw zien. Dan gaan we elkaar vast spreken.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Meneer Prickaertz, uw tweede termijn.

De heer **Prickaertz** (PVV):

Dank, voorzitter. Twee puntjes. Ik wil toch nog even bij de staatssecretaris terugkomen op het verhaal van het centraal loket. Ja, er is een centraal loket waar ondernemers hun ontheffing kunnen aanvragen, maar die moet je voor elke gemeente apart aanvragen. Er zijn natuurlijk ondernemers die bij wijze van spreken meerdere gemeenten op een dag of elke dag een andere gemeente aandoen. Mijn vraag is dus: zou de staatssecretaris bereid zijn om te onderzoeken of het haalbaar en mogelijk is om via een centraal loket voor alle gemeentes tegelijk een ontheffing aan te vragen? Ik weet dat er op gemeentelijk niveau besloten wordt wat de mogelijkheden zijn met een ontheffing, maar daar zou misschien ook landelijk beleid op losgelaten kunnen worden. Het is dus een

verzoek en een vraag.

Dan wil ik de staatssecretaris vragen om verduidelijking. Misschien loop ik een beetje vooruit, maar de bedoeling is natuurlijk wel dat de bussen in 2029 allemaal emissieloos zijn. Wat gaat dat betekenen voor de lopende concessies in die periode? Daar ben ik even nieuwsgierig naar. Ik wil desinvesteringen voorkomen bij gedwongen vervanging van bussen bij lopende concessies in die periode.

Dat was eigenlijk het enige. Dank je wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (PRO):

Dank, voorzitter. Ik kon één punt niet in mijn bijdrage in de eerste termijn meenemen, maar dat zou ik nu graag aandacht geven: het uitfasen van de laatste dieseltreinen die we in Nederland hebben. Dat is echt belangrijk voor duurzaam openbaar vervoer. Er is twee jaar geleden een motie van de heer Pierik en mij aangenomen om een routekaart te maken voor hoe je dat doet. Het ging om een tijdspad voor hoe al die treinen in Nederland worden uitgefaseerd. Het speelt met name in het oosten van Nederland en in Noord-Nederland. Ik kan me echter voorstellen dat het afwegingskader er misschien wel wat beweging in heeft gebracht, misschien zelfs wel de kant op waar ik niet gelukkig van zou worden. Ik zou de staatssecretaris dus eigenlijk willen vragen of ze bij het afwegingskader ook in kaart wil brengen of er een nieuw tijdspad kan komen rondom de uitfasering. Ik hoop dat het sneller wordt. Mocht dat nou niet zo zijn, dan denk ik dat het ook belangrijk is dat de Kamer dat in beeld heeft. Kan de staatssecretaris bij het afwegingskader met de Kamer delen wat voor effecten het heeft? Met die toezegging zou ik heel tevreden zijn.

De **voorzitter**:

De heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik wil me een beetje aansluiten bij wat de heer Bikkers aangaf. Ik denk dat de staatssecretaris echt ruimhartig is geweest in haar toezeggingen en antwoorden. Veel dank daarvoor, staatssecretaris.

Ik had ook nog een aantal dingen die ik in de eerste termijn niet kwijt kon. De meeste laat ik wel zitten totdat we ooit weer een debat hierover hebben. Ik heb er eentje die ik misschien nog wel mag neerleggen. Omdat onze maakindustrie nogal bezig is met waterstoftrucks is mijn vraag eigenlijk wat voor perspectief het kabinet ziet voor zwaar transport van waterstof. Is dat er? Zou de staatssecretaris daar een klein beetje op kunnen reflecteren?

De **voorzitter**:

Helder. Dan mevrouw Zwinkels nog.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel. Ook uzelf wellicht nog, voorzitter. Nee? Dan ben ik de laatste spreker.

Allereerst dank voor de toezegging, zeg ik via de voorzitter richting de staatssecretaris, ten aanzien van het voortgangsoverzicht van de zero-emissiezones.

Ten tweede ben ik nog steeds heel erg benieuwd wat er in de tweede termijn komt over de social lease. Die vraag staat nog open.

Ten derde. Ik ben blij met het antwoord over de laadinfra. Er wordt gekeken wat we ondanks de netcongestie aan extra laadcapaciteit kunnen realiseren. Daarin werden terecht oplossingen aangegeven zoals het verschuiven van de vraag met onder andere contracten, maar ook het opslaan van energie rondom bus en trein. Ik was op dit punt benieuwd of het allemaal zo gaat lukken. Of is een motie ter aanmoediging misschien nog welkom? We gaan toch een tweeminutendebat met elkaar voeren.

Daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan ga ik nu aan de staatssecretaris vragen hoeveel tijd ze nodig heeft voor deze vragen. Drie minuten, begrijp ik. Dan schorsen we even drie minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug allemaal. Ik geef het woord bij dezen aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de laatste vragen die zij zojuist heeft ontvangen.

Staatssecretaris Bertram:

Dank u wel, voorzitter. Als eerste ga ik in op social lease. In die inruilregeling zijn er in principe geen schotten tussen aankoop en social lease. Alleen, het budget is natuurlijk het budget. Kortom, we moeten gaan zien of er inderdaad gebruik wordt gemaakt van deze variant en of er misschien uiteindelijk problemen zijn waardoor de ene het wel doet en de ander niet. Maar het is, nu gewoon even technisch gezien, een onderdeel van deze regeling.

De voorzitter:

Mevrouw Zwinkels, kort.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Dat snap ik, ook gelet op de tijd. Dan ben ik toch wel benieuwd of het nog mogelijk is om zo'n schot erin te bouwen. Ook ben ik nog steeds wel heel erg benieuwd hoe we die social lease dan echt gaan vormgeven. Is dat een soort Nederlandse vertaling van het Franse model dat we hebben gezien? Komen er — dat had ik namelijk ook gevraagd in de eerste termijn — ook echt goede samenwerkingsafspraken met de markt, die uiteindelijk dit soort dingen gaat aanbieden? We gaan dit niet als overheid aanbieden.

Staatssecretaris Bertram:

Nu schotten aanbrengen kan niet meer. De regeling is nu eigenlijk zonder schotten. Dat betekent dat aankoop en social lease er onderdeel van zijn. Het budget is het budget. Ik denk dat we vooral in de monitor moeten bekijken hoe het nu verdergaat, want ik ben, op zich, zoals u ook weet, enthousiast over die social lease. We moeten dus even kijken of dat op die manier gebruikt wordt en dan moeten we, denk ik, ook even bezien wat dan

de beste manier is, misschien bij een vervolgstap, als blijkt dat er toch nog problemen zijn. Die €6.000 kun je dus verdelen over een aantal schijven, maar ik denk dat we nu uiteindelijk moeten afwachten wat de regeling zelf doet.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dit is mijn allerlaatste vraag. Ik ga nadenken over hoe ik hier dan buiten deze commissievergadering nog een vervolg aan kan geven, maar mijn laatste vraag is of de staatssecretaris kan nadenken over de manier waarop deze regeling dan richting de Nederlandse bevolking onder de aandacht wordt gebracht en over het punt dat de social lease daar ook nadrukkelijk een plek in krijgt, zodat mensen weten dat deze regeling, ook al kunnen ze die elektrische auto nog niet aanschaffen, voor hen kan zijn? Daar ben ik dan wel benieuwd naar. Misschien zit daar nog wat ruimte om een accent te leggen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Het staat echt ook in de documenten en in de informatie, maar ik zal voor de zekerheid nog eens even kijken of dit nog wat extra aandacht kan krijgen.

Voorzitter. Dan was er een vraag van de heer Van Leijen over de display. Wij werken wel aan die betere laadtransparantie, maar het eerlijke antwoord is dat de decentrale overheid, de gemeente, bij nieuwe aanbestedingen een norm kan stellen voor een display op de paal. Dat betekent dat ze dat bij nieuwe aanbestedingen kunnen doen. Verder nemen we dit uiteraard mee in de vervolgstappen die we zelf gaan zetten, maar dit is wel wat er kan.

Voorzitter. Dan was er een vraag van de heer Prickaert over het centrale loket. Ik maak nog even specifieker duidelijk hoe dat loket werkt. Je gaat daar als bedrijf, als vervoerder, naartoe. Als bijvoorbeeld het probleem is dat jij eigenlijk gewoon helemaal geen elektrisch vervoer kunt aanschaffen omdat het er niet is of omdat het ingewikkeld is, geldt die ontheffing in dat geval voor alle gemeenten. Alleen de dagontheffing geldt per dag voor één gemeente. Je hebt dus twee situaties. Als je ergens een dag moet zijn, geldt het natuurlijk in principe voor die gemeente. Als je een soort generieke oorzaak hebt waardoor je er gewoon echt niet aan kunt voldoen, dan geldt de ontheffing voor alle gemeenten, of je nou naar de ene of naar de andere gemeente gaat. Dat betekent ook dat je ontheffing krijgt voor algemeen gebruik.

Voorzitter. Dan was er een vraag van de heer Prickaert over de concessies voor de bussen. Het gaat alleen over de nieuwe bussen. Dat betekent dat er vervolgens een uitfasering mogelijk is in de loop van elf jaar. Het is dus echt wel een ruime periode.

Dan was er een vraag van de heer De Hoop. Hij heeft eigenlijk het antwoord al gegeven. Het is inderdaad het afweegkader. Dat betekent dat van a tot z, volgens de stappen die we met de Kamer hebben afgesproken, ook deze onderdelen daarin een plek krijgen.

De heer **De Hoop** (PRO):

Dus als ik het goed begrijp, wordt er in het afwegingskader specifiek aandacht besteed aan de route naar de volledige uitfasering, zoals eerder ook is toegezegd aan toenmalig Kamerlid Pierik en mij? Er komt specifieke aandacht voor in het afwegingskader.

Staatssecretaris **Bertram**:

Nou ... Het is net een beetje anders. Binnen alle projecten die op de rol stonden, zijn dit

ook onderdelen die op de rol stonden. Dan worden ze via het afweegkader gerankt. Er zijn natuurlijk veel meer factoren die een rol spelen. Dat betekent dat ze op die manier een plek krijgen in het afweegkader. Het wordt dus niet over het hoofd gezien. Integendeel. Maar we zijn nog bezig om de laatste puzzelstukken te leggen.

De heer **De Hoop** (PRO):

Dan is het antwoord dat de staatssecretaris gaf toch iets anders dan mijn vraag. De Kamer heeft eerder nadrukkelijk in meerderheid gevraagd om een route voor de uitfasering te krijgen en om precies te kijken wat wanneer uitgefaseerd wordt. Ik denk dat het naar aanleiding van het afwegingskader nuttig kan zijn als de Kamer er nog een keer specifiek op die manier over geïnformeerd wordt. Dus ik stel die vraag nog een keer aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat afweegkader is natuurlijk cruciaal. Het betekent ook dat je weet in welk tempo je wat ter hand gaat nemen. Daar is dit natuurlijk allemaal onderdeel van. Ik kom natuurlijk heel regelmatig met brieven naar uw Kamer over de stand der dingen, over het spoor, over duurzaamheid, et cetera. Dan geef ik het gewoon een plek in een van die brieven. We hebben ook binnenkort allerlei debatten. Als we dat afweegkader eenmaal hebben, kom ik er graag op terug.

Dan was er nog een vraag van de heer Stoffer over waterstof. Het antwoord is natuurlijk dat het inderdaad gewoon een techniek is die je heel goed in aanvulling kunt gebruiken op batterijen en elektrische mobiliteit. Het heeft natuurlijk ook te maken met de beschikbaarheid van tankpunten, de prijs van waterstof, niet onbelangrijk, en de beschikbaarheid van voertuigen. In de zomer van 2024 hadden we de subsidieregeling SWIM — dat is onder een van mijn voorgangers geweest — voor investeringen in waterstof, tankstations en de aanschaf van waterstofvoertuigen. Zowel in 2024 als in 2025 is er meer aangevraagd dan er beschikbaar was. Dit geldt in ieder geval nog tot 2029.

Dan tot slot. Dat was haast een spreek-uitmotie van mevrouw Zwinkels: of ik vind dat er een motie moet komen. Maar ik denk dat dat toch echt aan de commissie is. Dat is misschien ook gelijk mijn besluit. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we alles wat helpt rondom laadinfrastructuur en elektrificatie, maar ook gewoon dat wat je in de praktijk ziet ontstaan, samen nemen. Daar moeten we zo goed mogelijk gebruik van maken. Dan zie je dat er soms zo veel meer kan dan we zelf denken. Ik denk dat dat een belangrijke weg voorwaarts is.

De **voorzitter**:

Ja, hierbij ronden we dat af. Ik zie dat mevrouw Zwinkels ook knikt. Prima. Dan hebben we nog een aantal administratieve handelingen langs te gaan, waaronder natuurlijk de toezeggingen die de staatssecretaris heeft gedaan.

- De eerste. De Kamer wordt in de voortgangsrapportage over zero-emissiezones geïnformeerd over de stand van zaken, specifiek ten aanzien van het vervallen van de Euro 5 en of de ondernemers hiermee uit de voeten kunnen. Dit was een toezegging aan de heer Bikkers.
- Nummer twee. In de komende voortgangsrapportage over zero-emissiezones wordt de Kamer geïnformeerd over het centraal loket. Welke mensen melden

zich hier, met welke vragen? Over welke ontheffingen gaan het? Zijn de knelpunten op te lossen? Die is voor de heer Prickaertz.

- Nummer drie. De staatssecretaris stuurt een overzicht met alle vrijstellingen voor zero-emissiezones mee met de volgende voortgangsrapportage.

Daar is geen periode aan gekoppeld. Wanneer gaat dat precies gebeuren? Misschien kan de staatssecretaris die bij dezen alsnog geven.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik heb dit nog niet zo veel meegemaakt, maar volgens mij doen we één keer in de tweeënhalve maand een rapportage, dus dan zou ik het daar graag een plek in geven.

De **voorzitter**:

Prima. Dan is dat vastgesteld. Dat was nummer drie, toch? Ja. Dat was een toezegging aan mevrouw Zwinkels.

- Dan nummer vier. In de eerste evaluatie na een jaar van de inruilregeling wordt inzichtelijk gemaakt bij welke inkomensgroepen de subsidie terechtkomt. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.
- Dan de vijfde. De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden om deelmobiliteit onderdeel te laten zijn van de socialleaseregeling.

Maar daar moeten we ook nog een termijn aan koppelen, staatssecretaris. Zou u dat willen doen? Welke termijn is haalbaar?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zou het dan denk ik onderdeel laten zijn van de brieven waar ik binnenkort mee moet komen. Daar is deelmobiliteit sowieso een belangrijk onderdeel van, dus wat mij betreft maak ik dan gebruik van de brieven die toch naar de Tweede Kamer moeten.

De **voorzitter**:

Goed. Dan gaan wij door naar de volgende toezegging.

- Nummer zeven. De Kamer wordt eind dit jaar nader geïnformeerd over de mogelijkheden om dubbele energiebelasting bij bidirectioneel laden aan te pakken. Dat is een toezegging aan de heren Van Leijen en Stoffer.
- Dan nummer acht. De Kamer wordt geïnformeerd zodra de Europese Commissie een uitspraak heeft gedaan over de interpretatie van de regels ten aanzien van het toepassen van de massabalanssystematiek voor fossiel Ing. Ze zal hierbij ook ingaan op wat ze met deze uitspraak zal doen. Dat is een toezegging aan de heren Bikkers en Stoffer.
- Nummer negen. In de eerste helft van 2027 ontvangt de Kamer de uitvoeringsagenda voor logistiek laden. Een toezegging aan de heer Bikkers.
- Dan nummer tien. Binnen ongeveer twee weken ontvangt de Kamer een brief over de bereikbaarheid, met een reactie op het rapport van ABDTOPConsult, waarin ook zal worden ingegaan op het onderwerp deelmobiliteit.

Ik weet niet aan wie dit een toezegging is. Het is een algemene toezegging aan de commissie, hoor ik.

- Dan de laatste toezegging van de staatssecretaris. In een volgende brief wordt de Kamer geïnformeerd over welke dieseltreinen worden uitgefaseerd. Daar heeft de heer De Hoop om gevraagd.

Moet daar nog een termijn aan gekoppeld worden? Ja, dat is wel wenselijk, staatssecretaris. Zou u daar iets over kunnen zeggen?

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zit even te denken. Ik heb volgens mij in de komende periode een aantal debatten met de commissie. Ik kan het ook gewoon een onderdeel laten zijn van mijn beantwoording in die debatten. Maar de voorwaarde is natuurlijk dat we dat afweegkader afgerond hebben, want dan heb ik ook zicht op hoe deze ...

De heer **De Hoop** (PRO):

Als ik een suggestie mag doen, voorzitter? Het debat over ov en taxi staat volgens mij gepland na de eerste brief over het afwegingskader. Als de brief gestuurd kan worden voor het volgende commissiedebat over ov en taxi zou ik dat helemaal prima vinden.

Staatssecretaris **Bertram**:

Ik zoek inderdaad een moment. Onze planning is dat we half oktober de brief over het afweegkader naar de Kamer sturen. Dan hebben we eind oktober natuurlijk ook sowieso het begrotingsdebat. Dan moeten we eventjes een moment zoeken om dat gelijk mee te nemen.

De **voorzitter**:

Voor de volledigheid, voor zover ik daar niet duidelijk over was: de toezegging betreft natuurlijk ook de vraag wanneer die dieseltreinen worden uitgefaseerd. Nou, dat was ...

De heer **Van Leijen** (D66):

Excuses. Ik moet even kijken of ik de toezegging goed formuleer, maar volgens mij was er ook nog een toezegging om bij de greentimerregeling te kijken of er mogelijkheden zijn om die te versnellen.

Staatssecretaris **Bertram**:

Dat neem ik inderdaad mee als ik samen met de staatssecretaris van Financiën werk aan dat fiscale verhaal.

De **voorzitter**:

Ja, helder. Dat is genoteerd.

Dan eindigen we met te zeggen dat de heer Van Leijen een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Met die laatste opmerking dank ik de staatssecretaris, haar ondersteuning, de griffie, de bodes, de Kamerleden, de publieke tribune en de mensen die thuis meekijken. Dan wens ik iedereen een heel veilige en prettige reis huiswaarts.

Sluiting 16.55 uur.