

Tweede Kamer, Duurzaam vervoer

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 22 april 2025 overleg gevoerd met de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 30 oktober 2024 inzake derde voortgangsbrief implementatie RED III vervoer (32813, nr. 1419);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 6 december 2024 inzake afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer (31305, nr. 480);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 13 januari 2025 inzake invulling van de motie van het lid El Abassi over waarborgen dat steden toegankelijk blijven voor personenauto's met verbrandingsmotoren (Kamerstuk 36600-XII-75) (31305, nr. 484);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 28 januari 2025 inzake te verwachten Europese wetgeving op het gebied van duurzame mobiliteit (22112, nr. 3992);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 14 maart 2025 inzake tweemaandelijks rapportage zero-emissiezones en de gevolgen voor ondernemers (30175, nr. 472);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 14 maart 2025 inzake vervolgspraken brancheorganisaties en gemeenten over zero-emissiezones (30175, nr. 471).

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

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

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

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Koekkoek, Pierik en Veltman,

en de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 16.30 uur.

De **voorzitter**:

Dames en heren, een hele goede middag. Welkom aan iedereen die hier aanwezig is bij dit commissiedebat Duurzaam vervoer. Uiteraard ook welkom aan iedereen die dit op afstand volgt. Welkom aan de leden. Welkom aan de staatssecretaris en de ondersteuning. Fijn dat u er bent. We gaan snel beginnen met dit debat. Ik zou willen voorstellen om te beginnen met drie interrupties. Als we in dit gezelschap blijven, dan is er ruimte voor meer interrupties als u dat wenst. Daar gaan we zo even naar kijken, maar laten we gewoon beginnen met het voeren van dit debat. Ik zie dat u vier minuten spreektijd heeft. Ik wil het woord geven aan de heer Heutink van de PVV. Gaat uw gang.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Sinds 1 januari van dit jaar hebben veertien gemeenten in Nederland zero-emissiezones ingevoerd. Op korte termijn zullen er nog veel meer volgen. De PVV heeft altijd gewaarschuwd voor de gevolgen van die verschrikkelijke zero-emissiezones. Het zal het einde betekenen voor heel veel ondernemers in Nederland.

Voorzitter. Dat blijkt ook. Alleen al in de eerste twee maanden is door bijna 4.000 Nederlandse ondernemers een ontheffing aangevraagd omdat zij niet kunnen voldoen aan de voorwaarden van een zero-emissiezone. Tel daarbij op de werknemers die hun werk niet meer willen of kunnen uitoefenen. Ongeveer twee weken geleden meldde RTL Nieuws dat onder meer aannemers de binnenstad mijden omdat zij met hun wagens die zero-emissiezone niet meer in mogen, met alle gevolgen van dien. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: dit kan toch niet de bedoeling zijn?

Voorzitter. Volgens de staatssecretaris verloopt de invoering van de zero-emissiezones rustig en zonder problemen. Onze vraag is hoe dat kan. Alleen al het punt dat duizenden Nederlandse ondernemers noodgedwongen een ontheffing moeten aanvragen, zou al reden genoeg moeten zijn voor paniek. Kijk bijvoorbeeld naar Den Bosch. Alleen al in de eerste twaalf dagen dat die milieugevangenis daar is ingevoerd, zijn er ruim 900 waarschuwingsbrieven verstuurd. We hebben het hier dus over duizenden Nederlanders die in de problemen gaan komen. Denkt de staatssecretaris nou werkelijk dat al deze mensen binnen zes maanden voldoende geld hebben voor een peperdure elektrische bus?

Voorzitter. De staatssecretaris stelt in de eerste monitoring dat de precieze impact voor ondernemers lastig vast te stellen is. Mijn mond viel open toen ik dit las. Hoe kan het dat de regering deze zones willens en wetens laat invoeren als het effect op die ondernemers niet vast te stellen is? Het is dan toch overduidelijk dat de belangen van de ondernemer totaal niet zijn meegewogen in deze beslissing? Hoe kan je spreken van een probleemloze invoering als je de gevolgen voor al die ondernemers niet eens onder ogen hebt? Zolang die effecten niet eenduidig bekend zijn, moeten we stoppen met het pesten van ondernemers. Uitstellen dus die zero-emissiezones! Graag horen we waarom die effecten niet vooraf onderzocht zijn en wanneer we een uitgebreid verslag over de effecten kunnen verwachten.

Voorzitter. Om het allemaal nog erger te maken, werd onlangs duidelijk dat de zero-emissiezones alleen Nederlandse ondernemers pesten. Want wat blijkt? Alleen Nederlandse busjes zijn vatbaar voor handhaving. Het systeem kan geen buitenlandse kentekens lezen. Hoe kan het in vredesnaam dat de regering de invoering van deze zones heeft toegestaan als zelfs het handhavingssysteem al niet functioneert? Hoeveel

redenen wil de staatssecretaris hebben om die zero-emissiezones uit te stellen?

Voorzitter. Die zones waren vooraf al een van de slechtste ideeën ooit. In de realiteit blijkt het alleen nog maar erger te zijn. De PVV zag deze ellende al van mijlenver aankomen. Jarenlange voorbereiding heeft enkel geleid tot grote chaos, waar opnieuw de hardwerkende Nederlander de dupe van is. U heeft nog een aantal maanden, beste staatssecretaris. Ga niet achteroverleunen, maar grijp in, en wel vandaag.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng.

De heer **Pierik** (BBB):

Het is bekend dat de PVV wat moeite heeft met elektrisch en de zero-emissiezones, maar hoe kijkt de PVV aan tegen de inzet van biobrandstoffen?

De heer **Heutink** (PVV):

Laten we alsjeblieft gewoon normaal benzine tanken met elkaar.

De **voorzitter**:

Dan is nu het woord aan mevrouw Veltman van de VVD. Gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Veel bedrijven, vaak kleine en middelgrote mkb'ers en familiebedrijven, hebben grote moeite om aan de duurzaamheidseis van het wagenpark te voldoen. Bedrijven vallen zelfs om; niet omdat ze niet willen, maar omdat ze niet kunnen. Er is geen laadinfra beschikbaar en soms heeft de netbeheerder aangegeven pas ruim na 2030 capaciteit te kunnen leveren, met een garantie tot aan de deur. Hoe kan een ondernemer hierop plannen? Kan de staatssecretaris hierop reageren? Hoe ziet hij voor zich dat ondernemers dit doen na 2030, de datum waarop alle zero-emissiezones zouden moeten gelden, of zodra de vrachtwagenheffing gaat gelden? Dat laatste is al over iets meer dan een jaar. Soms is het logistiek simpelweg niet uitvoerbaar. Niet iedere sector kan werken met hubs aan de randen van steden, of de kosten zijn te hoog.

De eerste rapportage, die na twee maanden op mijn verzoek naar de Kamer is gestuurd, geeft aan dat de invoering zonder noemenswaardige problemen is verlopen. Dit is gebaseerd op informatie van de gemeenten. Er is geen navraag gedaan bij ondernemers of brancheorganisaties. Wil de staatssecretaris dit tij keren? Hoe gaat hij dat dan doen? Gaat hij zijn oor ook te luisteren leggen bij deze ondernemers of gaat hij alleen af op beleidsmakers en gemeenten?

Voorzitter. De randvoorwaarden zijn simpelweg nog niet op orde. Daarover heb ik de volgende vragen. De VVD vindt dat de ondernemers in ieder geval voldoende tijd moeten krijgen om zich voor te bereiden op de zones. Afgesproken is dat ondernemers minimaal vier jaar van tevoren op de hoogte worden gebracht van de instelling van een zone. Hoe trekt de staatssecretaris een grens indien deze termijn niet in acht is genomen? Wat de VVD betreft wordt de zone dan gewoon niet toegestaan. Maar over de periode na 2030 is ook onduidelijkheid. Dan volstaat twee jaar van tevoren

aankondigen, zo is afgesproken, tenzij een zone te groot wordt geacht. Maar dit is natuurlijk vaag. Wil de staatssecretaris dit concreter maken?

Voorzitter. Wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat bij alle nieuwe zones een gewenningsperiode wordt ingesteld? Dat is een periode waarin geen boetes worden uitgedeeld, zoals nu ook is afgesproken voor de huidige zones. Kan de staatssecretaris toelichten waarom voor de vrijstellingen het bouwjaar in plaats van de emissieklasse als criterium is genomen? Als een vrachtauto met emissieklasse 6 rijdt, maakt het toch niet uit of die in 2019 of 2020 op kenteken is gezet? Welke ruimte is er voor ondernemers die met dit probleem kampen?

Tot slot. Hoe is de staatssecretaris voornemens om hernieuwbare brandstoffen meer ruimte te bieden in het algemeen, zodat ondernemers die kunnen gebruiken bij hun transitie naar zero emissie? Zijn er wat hem betreft mogelijkheden om hernieuwbare brandstoffen ook in zero-emissiezones te laten gelden?

De voorzitter:

U heeft nog meer spreektijd, maar u heeft nu een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoor de VVD aan de staatssecretaris vragen of hij bereid is om gewenningsmomenten in te voeren. Mijn vraag aan de VVD is waar al die ondernemers precies aan moeten wennen. Is dat aan het feit dat ze nu en ook straks geen elektrische bus kunnen aanschaffen? Moeten ze eraan wennen dat ze misschien de binnenstad niet meer in mogen? Waar moeten ze precies aan wennen volgens de VVD? Of zegt de VVD eigenlijk: weet u, beste staatssecretaris, u moet eigenlijk gewoon minimaal vier, vijf jaar uitstel realiseren? Wat vraagt de VVD precies?

Mevrouw Veltman (VVD):

De VVD vraagt wat wij ook in het afgelopen halfjaar hebben gevraagd: dat ondernemers die normaalgesproken in zones komen waar zij nu niet meer kunnen komen vanwege de zero-emissie-eisen, de tijd krijgen om te wennen aan dat idee of om met ontheffingen en vrijstellingen te werken, zoals is voorgesteld. Het is een feit dat dit uniformer en duidelijker moet zijn, met zo min mogelijk regeldruk voor ondernemers. Daar hebben we het ook al vaak over gehad. De staatssecretaris heeft ook aangegeven zich daarvoor in te zetten, maar ik zie ook dat dit nog niet voldoende is. Geef die ondernemers dus alsjeblieft ook de ruimte om, als het even niet anders kan, eerst te wennen aan de situatie. Ga er pas later toe over. Het lukt namelijk soms gewoon nog niet helemaal. Ik heb dat overigens pas benoemd nadat ik de meer basale problematiek van de netcongestie heb benoemd, want dat is natuurlijk een probleem van een heel andere orde.

De heer Heutink (PVV):

Dan zijn we er nog niet over uit waar die ondernemers precies aan moeten wennen. De VVD weet volgens mij ook dat heel veel ondernemers dit niet gaan meemaken. We zien nu al dat ondernemers de steden aan het mijden zijn. We zien dat er duizenden waarschuwingen worden uitgedeeld. Waar moet een ondernemer dan aan wennen? Is dat aan een faillissement of aan het idee dat hij failliet gaat? Ik ben wel heel benieuwd wat de VVD dan precies bedoelt met "wennen".

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Absoluut niet. Het pleidooi dat ik net heb gehouden is juist om ondernemers er niet aan onderdoor te laten gaan. Ik heb een heleboel voorbeelden genoemd van randvoorwaarden die niet op orde zijn. We hebben het met de staatssecretaris ook gehad over gedurende een periode geen boetes uitdelen, omdat de ondernemers met die problemen kampen. Dat is waar ik het over heb: zorgen dat die ondernemers geen boete krijgen.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het merendeel van de mensen koopt een tweedehands auto. Het zou goed zijn als de tweedehandsmarkt voor elektrische auto's meer op gang komt. Welke ideeën heeft de staatssecretaris hierbij? Wat vindt de staatssecretaris van een gunstige fiscale regeling voor tweedehands elektrische auto's voor zakelijke rijders? Je zou de youngtimer-regeling voor brandstofauto's ouder dan vijftien jaar — nu maken circa 100.000 mensen van deze regeling gebruik — geleidelijk kunnen uitfaseren, zonder dat dit de huidige gebruikers van de regeling onevenredig schaadt. In plaats daarvan zou je een youngtimerregeling kunnen instellen voor vijf jaar oude elektrische auto's, met een bijtelling op basis van de dagwaarde. Zakelijke rijders kunnen dan langer dan vijf jaar in hun elektrische auto blijven rijden met veel minder bijtelling dan zij nu na vijf jaar zouden moeten betalen. Dat stimuleert het gebruik van de elektrische auto, je maakt veel mensen blij en je voorkomt de export van elektrische auto's naar het buitenland. Mijn beeld is dat dit budgetneutraal kan en het is dus een kansrijk idee. Wil de staatssecretaris dit uitzoeken en in een brief terugkoppelen?

Voorzitter. Tot slot twee concrete punten waarvan ik hoop dat de staatssecretaris denkt: goed idee, gaan we doen. Allereerst: transparantie van de prijs van het laden is er nog steeds niet. Dit helpt niet als mensen overwegen om een elektrische auto te gaan rijden. Kan de staatssecretaris er in ieder geval op korte termijn voor zorgen dat de energieprijzen vergeleken met brandstofkosten per 10.000 kilometer en per automodel online en in de showroom beschikbaar komen? Ten tweede: hoveniers, installateurs en andere mkb'ers rijden hun dieselbestelbus met aanhanger met een BE-rijbewijs. Als zij een elektrische bestelauto gaan rijden, moeten zij ineens een vrachtwagenrijbewijs halen. Het wordt ondernemers wederom moeilijk gemaakt. Mag de VVD ervan uitgaan dat de staatssecretaris er in Europa voor pleit dat deze eis van tafel gaat?

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Pierik van de BBB. Gaat uw gang.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Nederland is nog altijd sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen uit het buitenland. Dat is in de huidige geopolitieke situatie natuurlijk niet wenselijk. Tegelijkertijd hebben we een mestoverschot en willen we versneld verduurzamen. Er is één oplossing die al deze problemen tegelijk aanpakt: meer mestvergisting. Daarmee produceren we hernieuwbaar gas uit eigen bodem zonder gevaar voor aardbevingen, en bovendien benutten we onze reststromen op een slimme manier. Het maakt onze

afhankelijkheid van het buitenland een stuk kleiner.

De transitie naar een volledig emissievrije transportsector is een stip aan de horizon, een verre stip aan de horizon zelfs. Wachten tot ieder vrachtvoertuig elektrisch of op waterstof rijdt, is op korte termijn gewoon niet realistisch en de inzet op alleen maar elektrisch remt zelfs de groei naar een verdere verduurzaming. De netcapaciteit voor elektrisch rijden ontbreekt bovendien en waterstof is nog schaars. Ondernemers moeten nu verduurzamingsstappen kunnen zetten en de overheid moet daarbij als een betrouwbare partner ruimte geven aan ondernemers.

Bio-Ing uit mestvergisting biedt die mogelijkheid. Het is een bewezen technologie, 100% hernieuwbare energie en direct inzetbaar in zwaar wegvervoer en ook over langere afstanden. Maar dan moeten we het wel makkelijker maken om het te produceren en in te zetten. Op dit moment is het in Nederland alleen mogelijk om bio-Ing te leveren aan de vervoerssector als een vergister zelf het gas vloeibaar maakt en fysiek naar een tankstation brengt. Dat is onhandig en duur. In Duitsland mag het anders. Daar werkt men ook met het massabalanssysteem, zoals het hier in Nederland ook met groene stroom werkt. Biogas kan in Duitsland via het gasnet worden vervoerd en bij bestaande installaties vloeibaar worden gemaakt, terwijl het gewoon als bio-Ing wordt erkend. Een eerlijk en praktisch systeem dat Europa ook toestaat, maar Nederland nog niet. Hoe kan de staatssecretaris bijdragen aan de invoering van het massabalanssysteem voor hernieuwbaar gas in de vervoerssector, zoals dat in Duitsland al succesvol wordt toegepast? Dat is mijn eerste vraag aan de staatssecretaris.

Voorzitter. Daarnaast kunnen ondernemers pas investeren als ze weten dat de overheid deze verduurzaming steunt. Kan de staatssecretaris toezeggen dat investeringen in voertuigen op bio-Ing nu en ook in de toekomst gebruik kunnen maken van de MIA en de VAMIL-regeling? Kan hij het gebruik van bio-Ing stimuleren door ten minste de extra 20 petajoule op te nemen in de jaarverplichting energievervoer, zoals het vorige kabinet heeft besloten en zoals zelfs in het interdepartementaal beleidsonderzoek klimaat is aanbevolen? Bovendien kan en moet de productie van bio-Ing omhoog. Wat kan de staatssecretaris doen om de vergunningverlening voor de vergisting te versnellen, zoals mestgezant Raymond Knops in zijn brief aan de minister van LNV, minister Wiersma, heeft geadviseerd? Hoe kan hij ervoor zorgen dat boeren mede-eigenaar kunnen zijn van dit soort installaties, zodat ze zelf profiteren van deze vorm van verduurzaming? Een eerlijk systeem met meer stimulansen kan van mest een kans maken voor de transportsector en de landbouw. Die zijn beide onmisbaar voor de toekomst van Nederland.

Voorzitter. De transitie naar elektrische vrachtwagens brengt ook nieuwe veiligheidsrisico's met zich mee. Bij brand zijn deze voertuigen moeilijk te blussen. Daarnaast komt er extra giftige rook vrij en ontstaat er giftig bluswater door de inhoud van de accupakketten. De overheid stimuleert de elektrificatie van het vrachtvervoer. Het is daarom essentieel dat de minister van IenW proactief zorgt voor passende veiligheidsmaatregelen en ondersteuning biedt aan de betrokken partijen. Daarom heb ik de volgende vragen aan de staatssecretaris. Hoe wordt omgegaan met de verhoogde brandveiligheidsrisico's bij clustering van elektrische auto's in de logistieke centra en distributiecentra? Hoe worden ondernemers daarbij door de overheid geholpen, nu die steeds meer verplicht zijn om elektrische voertuigen aan te schaffen? En hoe kunnen hulpdiensten, met name de brandweer, geholpen worden bij de voorbereiding op

incidenten met elektrische vrachtauto's in dichtbevolkte gebieden?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van mevrouw Veltman en daarna van de heer De Hoop. Mevrouw Veltman, gaat uw gang.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het eerste deel van het betoog van de heer Pierik ging over bio-Ing. Ik ben benieuwd of de heer Pierik het met mij eens is dat biobrandstoffen in het algemeen kansrijk zijn om uiteindelijk te komen tot CO₂-reductie en tot het bieden van meer ruimte aan ondernemers; volgens mij zei de heer Pierik dat ook. Kunnen ook andere brandstoffen, zoals hernieuwbare diesel, dan op zijn steun rekenen?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Er zijn natuurlijk veel meer biobrandstoffen die een rol kunnen gaan spelen in de verdere verduurzaming van de transportsector. Ik denk dat bio-Ing een brandstof is die heel goed past bij de Nederlandse omstandigheden en de Nederlandse zaken, omdat we de basisstoffen, de grondstoffen, namelijk mest, volop voorhanden hebben. We kunnen die grondstoffen heel goed benutten in de transportsector. Bio-Ing is wat mij betreft een belangrijkere biobrandstof dan biodiesel, maar we kunnen natuurlijk beide inzetten.

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

Ik vraag me af of collega Pierik het met mij eens is dat openbaar vervoer een van de belangrijkste vormen is van duurzaam vervoer.

De heer **Pierik** (BBB):

Sorry, dat verstond ik niet. Wat voor vervoer? Openbaar vervoer? Dank voor de vraag. Openbaar vervoer is een van de vormen van vervoer die we nodig hebben in Nederland, maar als het gaat om het transporteren van goederen en dergelijke, is het vrachtverkeer natuurlijk een hele belangrijke schakel. Ik denk dat we op alle terreinen moeten verduurzamen, dat we alle modaliteiten nodig hebben — denk aan het spoor, de luchthavens en het wegvervoer — en dat we op alle sporen moeten inzetten op verdere verduurzaming. Bio-Ing is natuurlijk een prachtige vorm van het verder verduurzamen van de transportsector.

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

Juist via het openbaar vervoer kun je goederen op een heel duurzame manier vervoeren, duurzamer dan over de weg. Als de heer Pierik het met mij eens is dat het een belangrijke vorm is van verduurzaming van de mobiliteit, is hij het dan met mij eens dat het jammer is dat dit kabinet bij de Voorjaarsnota weer bezuinigt op regionaal openbaar vervoer?

De heer **Pierik** (BBB):

Alle bezuinigingen doen vaak pijn. Je wil natuurlijk het liefst voor het openbaar vervoer en voor alle verduurzamingsvormen veel geld beschikbaar hebben om stappen te zetten. In perioden van schaarste heb je keuzes te maken. Ik snap dat in tijden van schaarste de keuzes gemaakt zijn zoals die nu gemaakt zijn. Maar we hebben natuurlijk

weer nieuwe kansen bij de begroting voor 2026. Misschien moeten we dan eens bekijken of we het nog iets anders kunnen inrichten.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop. Ik wil er wel op wijzen dat dit geen ov-debat is.

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

Openbaar vervoer is natuurlijk wel een vorm van duurzaam vervoer, voorzitter. Ik begrijp gewoon niet zo goed waarom BBB viert dat de Lelylijn de nek om is gedraaid. Van het Lelylijngeld is er minder geld gegaan naar het openbaar vervoer, de weg, infrastructuur. De facto blijft er dus nog minder geld over voor regionaal openbaar vervoer. Dat moet BBB toch heel vervelend vinden?

De heer **Pierik** (BBB):

Ik kan de heer De Hoop wel een beetje uit de brand helpen, want de Lelylijn is niet van tafel. De Lelylijn is nog steeds volop in beeld. We hebben in de Voorjaarsnota even andere prioriteiten gesteld. We hebben gezegd: we willen zo snel mogelijk aan de slag met allerlei andere projecten. Dat betekent dat we heel erg blij zijn dat er nu geld is voor de Nedersaksenlijn. Er is bijna 2 miljard beschikbaar voor de aanleg van de Nedersaksenlijn. Ik denk dat dat voor het transport, het personenvervoer, in Oost-Nederland fantastisch nieuws is. Ik denk dat we op het gebied van Kornwerderzand enorm goede stappen hebben kunnen zetten. Dat is namelijk een enorme impuls voor de scheepvaart in die hele regio. We hebben natuurlijk de flessenhals en de N36. We hebben dus geld op een andere manier besteed; we hebben de potjes net iets anders ingericht. Nogmaals, de Lelylijn is absoluut niet van de laan. Ik denk dat de Lelylijn dankzij de BBB nog steeds volop in beeld is. Er zit nog steeds geld in het potje. We zullen via de staatssecretaris later dit jaar vernemen hoe dat potje in de Lelylijn verder aangevuld kan worden.

De **voorzitter**:

Dan is nu het woord aan de heer Olger van Dijk.

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

Dank, voorzitter. Collega's hadden het er al over: sinds 1 januari zijn de emissievrije zones in veertien gemeenten een feit. De invoering is zonder grote problemen verlopen; tenminste, dat lezen we. Nieuw Sociaal Contract heeft zich eerder achter het compromis van deze staatssecretaris geschaard: de eerste zes maanden geen boetes en kijken naar een aantal extra generieke uitzonderingen, zodat de lasten voor met name kleine ondernemers zo klein mogelijk zijn. Gelukkig lijkt het centraal loket voor ontheffingen goed te werken. Mijn eerste vraag aan de staatssecretaris is of hij ook een beeld zou kunnen geven, al is het maar een indicatie, van de ontheffingen en dagontheffingen die door gemeenten zijn gegeven. Er wordt nog niet beboet, maar wel worden er waarschuwingbrieven verstuurd. De collega van de PVV had het er al over: 900 van Den Bosch. Daar schrik ik eerlijk gezegd wel een beetje van. Zou de staatssecretaris een eerste beeld kunnen geven van hoeveel er inmiddels zijn verstuurd?

Enkele weken geleden is een convenant ondertekend met gemeenten en brancheorganisaties. Daarin wordt geregeld dat de ontheffingen voor netcongestie en bedrijfseconomische omstandigheden ook landelijk gaan gelden, en dat is een goede zaak. In het convenant staat ook dat een wijzigingstraject wordt opgestart om

emissieklasse 6 een uitzondering te geven tot 2029 en dat de boetevrije periode minimaal zes maanden zal zijn. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer besloten wordt of dit langer zal zijn? Wat kan daarvoor dan de aanleiding zijn? En hoe wordt de Kamer daarin meegenomen?

De heer **Heutink** (PVV):

Het valt me een beetje tegen dat NSC blijkbaar meegaat in het narratief dat het allemaal zo goed gaat. We hebben een opsomming van knelpunten voor ondernemers. Ik pak er even twee uit. In gesprekken die ondernemers hebben met gemeenten krijgen ondernemers die nu geen elektrische auto of een elektrische variant kunnen kopen, als antwoord van de gemeente: dan koop je toch twee kleinere? Er zijn ook ondernemers die naar gemeenten toe gaan en echt gênante gesprekken hebben met die gemeenten. Die gemeenten vragen zelfs naar het privévermogen van ondernemers. Ondernemers zitten met de handen in het haar. En dan hoor ik NSC zeggen: het lijkt allemaal wel goed te gaan.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Heutink** (PVV):

Het gaat toch helemaal niet zo goed?

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

Mijn beeld is wel anders. Laten we niet vergeten dat we al tien jaar met elkaar onderweg zijn, ook met ondernemers en brancheorganisaties. Er is veel gesproken over wat er nodig is om dit te kunnen doen. Vervolgens is het aan de gemeenten om daartoe te beslissen. Een belangrijke uitzondering is het voorbeeld dat ik net noemde, namelijk de bedrijfseconomische omstandigheden. Als er bedrijven, kleine bedrijven zijn die hier gewoon niet aan kunnen voldoen en als ze dat kunnen aantonen, kunnen zij hier een beroep op doen. Dat is nu landelijk geharmoniseerd. Dat lijkt mij echt een belangrijke stap vooruit. Er zullen inderdaad kinderziektes zijn. Dit debat is daar ook voor bedoeld. We hebben er als Kamer ook voor gepleit om te horen wat het is en waarin het zit. Ik heb zelf een aantal vragen gesteld over de waarschuwingsbrieven. Ik wil daar wat meer beeld bij krijgen. Ik ben echt benieuwd wat gemeenten zoal hebben gedaan. Dan kunnen we als Kamer met deze staatssecretaris verder in gesprek over of er meer nodig is. Daar heb ik zo dadelijk ook nog een vraag over.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter. NSC had namelijk graag gezien dat er voor de ambulante handel, de marktkooplui, een landelijke ontheffing zou komen. Die komt er niet, "omdat het huidige systeem voldoende ruimte biedt". Mijn vraag aan de staatssecretaris zou zijn: hoe dan? Heel concreet vraag ik: hoe wordt de marktkoopman die op dinsdag in Den Haag, op woensdag in Leiden en op donderdag in Gouda staat dan geholpen?

De **voorzitter**:

Dat leidt weer tot een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Eigenlijk leidde het vorige al tot een interruptie, maar dat zag de voorzitter even niet. Ik meen dat NSC net aan de staatssecretaris vroeg wat een aanleiding kan zijn om de afspraken die met branche zijn gemaakt aan te passen. Mijn vraag is: wat zou volgens NSC zelf een aanleiding kunnen zijn? Ik kan me bijvoorbeeld voorstellen — dat zei ik net — dat netcongestie een aanleiding zou kunnen zijn, bijvoorbeeld als bedrijven zonder garanties te horen krijgen dat ze pas in 2032 ruimte krijgen op het net. Ik zou ook aan de heer Van Dijk willen vragen of hij het met mij eens is dat je vanaf nu naar de toekomst toe een boetevrije periode zou moeten willen voor elke zero-emissiezone die je instelt, zoals ik net al eventjes aangaf bij de heer Heutink.

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

Over dat laatste zou ik willen nadenken. Die is, denk ik, misschien niet nodig als je dingen zorgvuldig en op tijd invoert. We hebben in dit geval als Kamer gezamenlijk geconcludeerd dat dit in ieder geval het minimale is dat je zou kunnen doen. Daar hebben wij ons ook achter geschaard. Daarom vraag ik vandaag ook naar die waarschuwingsbrief. Het doel kan natuurlijk niet zijn dat we zo veel mogelijk mensen beboeten. Het beeld zou kunnen zijn dat we tienduizenden met waarschuwingsbrieven aan het beboeten zijn. Ik denk dat we dan met elkaar moeten kijken of we dat moeten willen en of we die boetevrije periode niet toch iets moeten verlengen, zodat die langer dan zes maanden is. Dat is volgens mij een concreet antwoord op de vraag van mevrouw Veltman.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

De beleidsmachine draait op Europees niveau inmiddels ook op volle toeren. Von der Leyen gaat de hele wereld over, maar heeft ook tijd gezien om de Eurocommissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme de opdracht te geven om met het wetsvoorstel greening corporate fleets te komen. Dit hangt al wat langer boven de markt en we spreken daar in dit huis vaker over, maar nu wordt er serieus werk van gemaakt. Hoe kijkt de staatssecretaris naar dit initiatief?

NSC vindt vlootnormering voor leaseauto's te overwegen. Het hoeft de schatkist weinig te kosten en draagt bij aan de klimaatdoelstelling van dit kabinet. En we weten allemaal: die is al lastig genoeg. Maar we neigen wel naar een groeipad in plaats van direct de volle honderd procent. Hoe gaat die normering precies werken en per wanneer? Graag een reactie van de staatssecretaris. In hoeverre vindt hierin afstemming plaats met de collega van Klimaat en Groene Groei? In dat verband heb ik ook de vraag welke andere klimaatmaatregelen op het vervoersdomein worden overwogen.

Voorzitter. Ik breek doorgaans een lans voor de meest duurzame manier van transport: lopen en fietsen. Dat doe ik bij dezen dan ook maar weer. Maar ik wil ook een andere invalshoek kiezen: de gemotoriseerde tweewielers. In het mobiliteitsbeleid gaat het altijd over de auto, het ov en de fiets. Vandaag houden we vanuit NSC een pleidooi om meer rekening te houden met de bij voorkeur elektrische motor en de scooter. Hoe dan ook, de uitstoot is natuurlijk aanzienlijk lager dan die van auto's. Het is niet alleen duurzamer, maar doorgaans ook betaalbaarder. Wat is de visie van deze staatssecretaris op de bijdrage die motoren en scooters kunnen leveren aan duurzame en betaalbare

mobiliteit? Denk met name aan de rol in het woon-werkverkeer in bepaalde gebieden waarin het ov tekortschiet. Is de staatssecretaris bereid om hier met de branchevereniging nader onderzoek naar te doen en om een visie op gemotoriseerde tweewielers te ontwikkelen, als extra speerpunt in het mobiliteitsbeleid? Kan hij dit vervolgens stimuleren? Denk aan een City Deal voor gemotoriseerde tweewielers, zodat zowel Henk en Ingrid in de regio als Joy, Jason en Fatima in de grote stad een duurzamer vervoersalternatief hebben voor de auto.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is mevrouw Koekkoek van Volt. Gaat uw gang.

Mevrouw **Koekkoek** (Volt):

Dank, voorzitter. Groen reizen moet zowel makkelijk als betaalbaar worden. Dat kan ook, maar dan hebben we wel een palet aan duurzame mobiliteitsopties nodig, die ook nog eens voor iedereen toegankelijk zijn, van fietsen tot treinen en van deelmobiliteit tot elektrisch vervoer.

Voorzitter. Ik kan er niet omheen: het nieuws van gisteren draagt niet bij aan deze ambitie. De Lelylijn zou een cruciaal onderdeel kunnen zijn van de verbinding tussen de Randstad en het noorden van Nederland, maar ook een sleuteltraject voor de bredere Europese verbindingen van Amsterdam naar Bremen en Kopenhagen. Juist deze verbinding zou niet alleen bijdragen aan nationale mobiliteit, maar ook aan de Europese integratie en economische samenwerking. Nu deze belangrijke lijn dreigt te worden gemist door het kabinet, komen niet alleen de toekomstige mobiliteitsdoelen in Nederland in gevaar, maar ook de mogelijkheid om Europese subsidies te benutten. Daarom wil ik toch de vraag stellen waarom het kabinet heeft besloten om de reeds gereserveerde middelen voor de Lelylijn elders te besteden, terwijl juist dit project niet alleen de regio versterkt, maar ook de verbinding met Europa. Hoe ziet de staatssecretaris de mogelijkheden om alsnog de nodige financiering voor de Lelylijn veilig te stellen met zowel nationale steun als steun uit Brussel?

Voorzitter. De markt voor elektrisch vervoer, zowel op de weg als per spoor, is nog niet gezond en vraagt om een betrouwbare overheid. Schone mobiliteit moet lonen voor consumenten én bedrijven. Ik sluit me wat dat betreft aan bij de woorden van mijn collega van de VVD: ook de tweedehandsmarkt verdient aandacht. Het aanbod van elektrische voertuigen is nu nog beperkt en vraagt om stimulering. Welke concrete stappen neemt de staatssecretaris om de tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen te stimuleren? Welke samenwerkingsverbanden worden hiervoor aangegaan?

Voorzitter. We moeten breder kijken dan alleen de auto. Actieve mobiliteit — denk aan lopen en fietsen — verdient een centrale plek. Dit is goed voor het klimaat en voor de volksgezondheid. In steden moet ruimte voor de auto plaatsmaken voor mensen. Kijk naar Parijs, waar autoluwe zones hebben geleid tot schonere lucht en gezondere straten. Dat is het perspectief voor de stad van de toekomst: leefbaar, verbonden en schoon. Welke concrete maatregelen worden er genomen om actieve mobiliteit in steden te bevorderen, vraag ik aan de staatssecretaris. Hoe wordt er gezorgd voor een integrale benadering van stedelijke planning die ruimte maakt voor lopen en fietsen?

Voorzitter. Ik wil daarbij specifiek ingaan op jongeren. Voor jongeren moet duurzame mobiliteit namelijk vanzelfsprekend zijn. Zij zijn de toekomst. Zij zijn vandaag al afhankelijk van het openbaar vervoer of de fiets. Daarom is betaalbaarheid en bereikbaarheid van deze vormen van mobiliteit cruciaal. Welke specifieke initiatieven zijn er om duurzame mobiliteit voor jongeren betaalbaar en toegankelijk te maken?

Voorzitter. Tot slot een belangrijke vraag over de inzet richting Europa. De recente brief somt vooral Europese voorstellen op, maar het blijft onduidelijk wat de staatssecretaris daar zelf tegenover stelt. Welke onderdelen van de verwachte Europese plannen voor duurzame mobiliteit hebben prioriteit voor de staatssecretaris? Op welke dossiers gaat hij actief inzetten om de ambities uit het hoofdlijnenakkoord waar te maken? Anders gezegd: wat is de proactieve strategie richting Brussel?

Voorzitter. Als we willen dat duurzame mobiliteit het nieuwe normaal wordt, moeten we kiezen. Kiezen voor schoon, gezond en toekomstbestendig vervoer in de stad, op het platteland, op het spoor, op de weg en daarbuiten.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor uw inbreng. Het woord is aan de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank, voorzitter. We weten eigenlijk al heel lang hoe we ons vervoer sneller kunnen verduurzamen, schoon, eerlijk, veilig en voor iedereen. Het vorige kabinet heeft wat dat betreft, ondanks de goedbedoelde ambities, te weinig stappen genomen. Onder dit kabinet zetten we eigenlijk alleen maar stappen achteruit.

Voorzitter. Ook bij de Voorjaarsnota was er weinig goed nieuws. Doordat de Lelylijnpot geplunderd wordt, gaat er nog minder geld naar het openbaar vervoer. Een deel van het geld gaat naar de realisatie van de Nedersaksenlijn. Maar er gaat ook een flink deel naar de weg en naar onderhoud. De steden vrezen ondertussen voor 20% minder bussen. Geld uit het potje voor het ov gaat naar de weg, terwijl er al zo weinig over was voor deze staatssecretaris.

De minister hintte er vorige week al op: er is een klein beetje geld bij gekomen om tijdelijk de mrv-stijging voor elektrische auto's te dempen. Er zit nog geen uitwerking bij. Ik krijg graag een toelichting over de uitwerking. Waar komt de korting terecht? Wat doet het voor de kosten? Wat doet het voor het wagenpark? Uit de door mij gevraagde onderzoeken blijkt namelijk heel duidelijk dat elektrisch rijden zelfs bij afschaffing van accijnsverlaging duurder zal zijn dan fossiel rijden. We zien nu al dat de ooit met subsidie aangeschafte EV's massaal geëxporteerd worden en dus niet beschikbaar komen voor de modale automobilist. Dat is niet groen en niet sociaal.

Gelukkig zijn er ook nog lokale overheden die wel verstandige keuzes maken. Gemeenten investeren fors in fietsinfra, verlagen de snelheid naar 30 kilometer per uur, voeren zero-emissiezones in en werken via hun bouw- en parkeerbeleid aan autoluwe en leefbare wijken.

Nog kort over die zero-emissiezones. Alle sectoren waren er in principe voor, want het was uiterst goed voorbereid. Dat blijkt nu ook vier maanden na de start. Er waren geen noemenswaardige problemen. Anderzijds worden er nu heel weinig vuile diesels geweerd. De opbrengst zal dan ook vrij gering zijn. We hebben dus vooral weer veel bureaucratie uitgewerkt om het middel minder effectief te maken dan het had kunnen zijn. Komt de staatssecretaris met een rapportage over het effect op de samenstelling van het stedelijk wagenpark en, afgeleid daarvan, over de luchtkwaliteit, de gezondheid en het klimaat, met een doorkijkje naar de komende jaren? Zo niet, dan willen we dat toch graag toegezegd krijgen.

De accijnskorting wordt niet verlengd. Het zou verstandig zijn om dat geld te investeren in gerichte maatregelen tegen vervoersarmoede. Wordt het vrijgekomen geld bijvoorbeeld aangevuld door gelden uit het Sociaal Klimaatfonds in te zetten voor het duurzaam aanpakken van vervoersarmoede, van ov tot fiets? Met weinig geld kunnen we de bereikbaarheid van veel mensen verbeteren en veiliger maken. Wat gaat de staatssecretaris hiervoor ondernemen?

Dan het Klimaatakkoord. Er is jarenlang onderhandeld over een grote deal tussen ...

De **voorzitter**:

Ik wil u even onderbreken. Anders gaat u door, terwijl mevrouw Veltman een interruptie voor u heeft.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik hoor de heer De Hoop net zeggen dat hij, als ik het zo mag samenvatten, graag een analyse wil van de daadwerkelijke effecten van de zero-emissiezones. Maar ik hoor hem daarbij op geen enkele manier reppen over wat de effecten zijn voor ondernemers die te maken hebben met de eisen waaraan moet worden voldaan. Hij geeft ook aan: de monitoring van de staatssecretaris laat zien dat er geen noemenswaardige problemen zijn. Ik heb al aangegeven dat dit antwoord alleen uit het bevragen van gemeenten naar voren is gekomen. Ook daarin zijn de beelden, ervaringen en problemen van ondernemers niet meegenomen. Is het niet belangrijk dat die ook worden beschouwd, vraag ik aan de heer De Hoop.

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

Bij het zero-emissiedebat heb ik meermaals duidelijk gemaakt dat mijn fractie ervan overtuigd is dat die zero-emissiezones ingevoerd hadden moeten worden. Er lagen namelijk al tien jaar lang afspraken. Er waren altijd hardheden waarbij er gekeken kon worden wat er extra nodig was voor ondernemers. Ik heb in de afgelopen maanden geen signalen ontvangen dat er grote problemen zijn ontstaan. Ik heb wel gezien dat het tot nu toe heel erg goed werkt.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog, meneer De Hoop. U heeft nog ruim een minuut.

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

Voorzitter. Ik was bij het Klimaatakkoord. Er is jarenlang onderhandeld over een grote deal tussen de overheid, bedrijven en de maatschappij. Daar kwam een groot programma van afspraken uit voort. Voor verkeer hebben we afspraken over minder

woon-werkverkeer, elektrificatie, de fiets, het ov, transport, belastingregels, thuiswerken en ga maar door. De kans dat we die afspraken halen, is gezakt naar 10%. Na vorige week vraag ik me af of de minister en de staatssecretaris zich überhaupt nog gebonden voelen aan de doelen van het Klimaatakkoord. Is dat überhaupt nog steeds het uitgangspunt van het beleid? Waarom zijn we dan niet progressiever? Weet hij eigenlijk wel dat die 10% nu de realiteit is? Komt er een compensatie voor wat er is vertraagd en wat er niet doorgaat?

Tot slot. Wat kunnen we aanstaande vrijdag verwachten van de staatssecretaris wanneer de resultaten van de stikstofcommissie eindelijk bekend worden? De onderliggende vraag is: worden die vrijdag uiteindelijk wel bekend? We wachten daar namelijk al maanden op. Ook de staatssecretaris heeft daarvoor een verantwoordelijkheid. Ik hoop van hem te horen dat we vrijdag inderdaad duidelijkheid hebben.

De voorzitter:

Ik dank u wel. De heer Pierik heeft nog een interruptie voor u. Gaat uw gang.

De heer Pierik (BBB):

Ik ken de heer De Hoop. Ik hoor hem nu ook in zijn betoog een warm pleidooi houden voor de verdere verduurzaming van de transportsector. Ik wil graag weten of GroenLinks-Partij van de Arbeid ook met de BBB wil optrekken bij het bevorderen van de inzet van biobrandstoffen. Heel concreet wil ik weten of hij ook met ons wil meedenken over het invoeren van het massabalanssysteem voor bio-Ing.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zie bio-Ing niet als een zeer efficiënte oplossing. Ik denk dat het niet eens genoeg is voor het vervoer van de landbouwsector. Ik denk dus dat we veel beter kunnen investeren in andere vormen van duurzaam vervoer dan in bio-Ing.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik had ook nog een paar vragen. Ik ga het gewoon proberen, want ik ben benieuwd. Misschien ziet de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid wél mogelijkheden in gemotoriseerde tweewielers als aanvulling op duurzaam vervoer, zoals ik heb bepleit, als die maar zo veel mogelijk elektrisch zijn. Deze zijn, vergeleken met de auto, simpelweg een veel duurzamere manier van vervoer. Zou de heer De Hoop dat pleidooi van NSC willen ondersteunen om daar ook meer visie op te ontwikkelen als onderdeel van duurzaam vervoer?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zal u eerlijk vertellen dat mijn bijdrage iets te lang was. Ik had dit er zelf ook in staan, maar ik had het geschrapt. Ik was dus blij dat de heer Olger van Dijk van NSC erover begon. Ik ben dus heel benieuwd welke mogelijkheden er zijn. Dit is geen opzetje tussen ons.

De voorzitter:

Je zou bijna zeggen van wel, maar dat is niet het geval. We zijn door de interrupties heen. Dat betekent dat we aan het einde zijn gekomen van de eerste termijn van de kant van de Kamer. We gaan even schorsen, zodat de staatssecretaris zich kan voorbereiden op de beantwoording. Ik stel voor om te schorsen tot 17.30 uur.

Staatssecretaris **Jansen**:

Er zijn best wel veel vragen gesteld. Ik heb liever een halfuur.

De **voorzitter**:

Ik schors tot 17.35 uur. Dan is er een klein beetje coulance. We hebben maar drie uur voor dit debat. Het is dus een beetje doorwerken. Ik schors tot 17.35 uur.

De vergadering wordt van 17.08 uur tot 17.35 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Dames en heren, welkom terug. We gaan snel door met dit commissiedebat Duurzaam vervoer. De staatssecretaris is terug, met de ondersteuning. Wederom hartelijk welkom. We gaan naar de beantwoording in de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik zou aan de staatssecretaris willen vragen om loud and clear te zeggen welke blokjes we gaan behandelen. Dan kunnen de Kamerleden daar notie van nemen. Ik stel ook voor dat we de interrupties beperken tot drie, aan het einde van het blokje. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Dank ook aan de commissie voor de discussie en de gestelde vragen. Ik heb een blok algemeen en vijf mapjes: zero-emissiezones, hernieuwbare brandstoffen, gemotoriseerde tweewielers, lopen en fietsen, laadinfra rondom elektrisch vervoer en spoor. Niet in elk mapje zitten evenveel vragen, maar dit zijn wel de blokjes waarin ik het ga behandelen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank. Nederland is druk bezig met de introductie van elektrisch rijden, zowel voor personenauto's als voor bestelbussen, vrachtwagens en mobiele machines. De betaalbaarheid en beschikbaarheid van voldoende tank- en laadinfrastructuur is hierbij natuurlijk wel van belang. Zoals gebruikelijk maakt het kabinet elk voorjaar afspraken over een aanvullend pakket, zodat we de nodige stappen kunnen blijven zetten met elkaar. We zijn hier druk mee bezig, dus hier kan ik helaas nog niets over zeggen. Los van dat pakket heeft u ook aandacht gevraagd voor een aantal vraagstukken. Dat zijn de mapjes die ik net noemde. Uiteindelijk moeten we op een schone, betaalbare en comfortabele manier kunnen reizen met elkaar, zowel voor werk als privé, in elke regio en met iedere portemonnee. Goederen moeten op de meest efficiënte en betrouwbare manier worden geleverd.

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen in het blok algemeen. Een vraag van mevrouw Veltman van de VVD ging over tweedehandsauto's. Zij vroeg wat voor idee ik daarbij heb en wat ik bijvoorbeeld vind van een gunstige fiscale regeling voor elektrische tweedehandsauto's voor zakelijke rijders. De tweedehandsautomarkt ontwikkelt zich snel, maar het klopt dat er ook nog stappen moeten worden gezet om de tweedehandsmarkt verder te laten groeien. Over maatregelen is nu nog geen besluit genomen in de Voorjaarsnota. Het kabinet spreekt hier natuurlijk wel over. De minister van KGG zal u naar verwachting voor 1 mei over het totale pakket gaan informeren.

Voorzitter. Ik heb nog een aantal andere vragen. Eigenlijk is bij al die vragen de strekking: voor 1 mei hoort u van de minister van KGG.

Er was een vraag over de youngtimerregeling. Het is een interessant idee, zeg ik richting mevrouw Veltman. Maar zoals u weet, moet er nog een besluit worden genomen over de klimaatmaatregelen. Dat is niet gedaan bij de Voorjaarsnota. Dus ook hierover zal voor 1 mei door de minister van KGG worden gecommuniceerd.

Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: welke andere klimaatmaatregelen worden in het vervoersdomein overwogen? Ook daarop is helaas het antwoord: voor 1 mei hoort u van de minister van KGG.

Dat geldt ook voor de vraag van de heer De Hoop. Hij vroeg de mrb-stijging tijdelijk te dempen en hij zei graag een toelichting te krijgen op waar dit terecht komt. De minister van KGG informeert u voor 1 mei over de klimaatmaatregelen.

Dat geldt ook voor de vraag van de heer De Hoop over de middelen uit het Social Climate Fund: worden die gebruikt voor stappen om de vervoersarmoede te bestrijden en wat gaat de minister op dit gebied ondernemen? Hierop moet ik helaas hetzelfde antwoord geven: het Social Climate Fund ligt ook bij de minister van KGG, dus dat komt ook voor 1 mei.

Voorzitter. Het laatste antwoord in dit rijtje van procesantwoorden geef ik ook in reactie op een vraag van de heer De Hoop. Hij vroeg of ik mij wel gebonden voel aan het Klimaatakkoord. Natuurlijk voelen wij ons als kabinet gebonden aan de afspraken die wij met elkaar gemaakt hebben. De klimaatnormen staan in de Klimaatwet. Daar houden we ons gewoon aan. Het Planbureau voor de Leefomgeving constateerde vorig jaar dat de kans klein is dat we deze normen gaan halen. Het kabinet spreekt nog over alternatieve maatregelen. Ook daar komt de minister van KGG voor 1 mei op terug.

Voorzitter. Dan nog een paar inhoudelijke vragen in het blokje algemeen. Wat kunnen we aankomende vrijdag verwachten als de resultaten van de stikstofcommissie bekend worden? Worden die wel bekend? Die vraag moet ik doorspelen aan de minister van LVVN, want zij is uiteindelijk verantwoordelijk voor de stikstofaanpak. Weet wel dat het kabinet daar in de commissie zeer regelmatig over van gedachten wisselt met elkaar.

Ik heb nog een vraag van de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid over rapportages over het effect op de samenstelling van het stedelijk wagenpark, met een doorkijkje naar de toekomst. Op dit moment voeren we een nulmeting uit, waar de samenstelling van het wagenpark onder andere onderdeel van is. Eventuele effecten op de samenstelling kunnen pas in de komende jaren zichtbaar worden. Daarom is afgesproken dat we in 2029 de volgende meting doen, waarbij we bezien wat de effecten zijn van bijvoorbeeld de zero-emissiezones en of er bijsturing nodig is.

Een vraag van mevrouw Veltman: ga ik er in Europa voor pleiten dat men zware elektrische busjes met aanhangers mag rijden met het rijbewijs B? Er is een akkoord over de vierde Rijbewijsrichtlijn in de trilogie in Europa. Ik ben nog in afwachting van de definitieve teksten. Het lijkt mogelijk te worden, in combinatie met een aanvullende cursus. Het kan, samen met de veiligheidsaspecten, meegewogen worden in het implementatietraject van de richtlijn. Het is dus ongoing, zeg maar. Maar het ziet er op

zich wel goed uit, met daarbij de opmerking dat het dan eventueel een cursus zou behelzen.

De laatste vraag in dit blokje is van mevrouw Koekkoek van Volt: wat is de proactieve strategie richting Brussel met betrekking tot duurzame mobiliteit? Wij volgen de ontwikkelingen in Brussel natuurlijk zeer intensief. Waar nodig spreken wij ons natuurlijk ook uit, als dat relevant is. Zo heb ik vorig jaar een brief naar de Europese Commissie verstuurd over verduurzaming van zakelijke vlotten, samen met collega's uit andere lidstaten. Dat is een voorbeeld van een Europese maatregel die zorgt voor een gelijk speelveld en die op termijn ook zorgt voor betaalbaar elektrisch rijden voor burgers. Daarnaast is er natuurlijk ook inzet op het gebied van laadinfrastructuur, de AFIR. Dat zijn voorbeelden van hoe wij Europees aan de strategie werken.

Dat was het blokje algemeen.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik moet als voorzitter zeggen dat het lekker effectief was, en snel. Dat geeft hoop voor het vervolg van het debat. Ik kijk even rond. De heer De Hoop is inmiddels ook binnen. U heeft wel vier beantwoorde vragen aan uw adres gemist van de staatssecretaris. U heeft het meegekregen? Kijk, zo ziet u maar dat Kamerleden altijd, overall online zijn om dingen te volgen. Dat is heel erg goed. Volgens mij zag ik dat mevrouw Veltman een interruptie heeft. Gaat uw gang.

Mevrouw Veltman (VVD):

Even voor de helderheid, we hebben het daarnet gehad — tenminste, ik heb dat ingebracht en de staatssecretaris heeft daarop gereageerd — over zware busjes met een aanhanger, waar nu in Europa over wordt gesproken. Ik hoor de staatssecretaris zeggen: er kan meebewogen worden en het ziet er goed uit. Betekent dit dat de staatssecretaris zich er hard voor gaat maken dat er geen vrachtwagenrijbewijs nodig is op het moment dat die elektrische bestelauto's met een aanhanger gaan rijden, om al die hoveniers en installateurs gerust te stellen?

Staatssecretaris Jansen:

Dat is mijn intentie. Als het Europees op die manier kan, zou dat inderdaad hartstikke mooi zijn, dus wij zullen daarvoor pleiten.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Misschien heb ik het gemist, maar ik had gevraagd naar de vlootnormering. Of komt dat later nog aan de orde?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij heb ik net geantwoord dat de minister van KGG daar later, voor 1 mei, op ingaat.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dan ga ik daar toch een vraag over stellen. Dan ga ik één interruptie ...

De voorzitter:

Gaat u er één aan besteden? Gaat uw gang.

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

Ik begrijp natuurlijk dat er een hoop procesantwoorden kunnen worden gegeven en dat het ook een afweging is in het kabinet, maar dit is me toch net even iets te makkelijk, ook omdat we er heel veel over gesproken hebben in deze commissie. Ik heb ook nadrukkelijk gevraagd of de verschillende modaliteiten daarin meegenomen kunnen worden. Ik vraag gewoon puur naar de positie van de staatssecretaris ten aanzien van die vlootnormering en ik vraag om dat eventueel in stappen te doen, in plaats van in één keer de volle mep. Ik vraag toch iets meer reactie van deze staatssecretaris op de vraag hoe hij daartegen aankijkt. Ik begrijp dat er nog een definitieve, finale afweging moet worden gemaakt, maar dat was mijn vraag.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik begrijp dat de heer Van Dijk hier een nadere vraag over stelt. Er zijn al meerdere gespreksrondes geweest tussen de minister van IenW, de staatssecretaris van IenW, de staatssecretaris van Financiën en de minister van KGG. Uiteindelijk moet de minister van KGG daarover voor 1 mei duidelijkheid verschaffen aan de Kamer. Ik kan daar op dit moment gewoon niet op vooruitlopen, anders dan dat we daar op een constructieve manier met elkaar het gesprek over zijn aangegaan.

De **voorzitter**:

Gaat u verder met uw beantwoording in het eerste blokje. Dat is het blokje zero-emissiezones, als ik het goed heb genoteerd. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat klopt, voorzitter. Zoals we allemaal weten, hebben sinds 1 januari zestien gemeenten een zero-emissiezone ingevoerd. Alle partijen zijn het met elkaar eens dat ondernemers niet aan het onmogelijke gehouden moeten worden. Ze moeten de kans krijgen om op hun eigen tempo te verduurzamen. In lijn met dit gezamenlijke uitgangspunt is het kabinet op 14 maart akkoord gegaan met een gebalanceerd pakket aan maatregelen. Het kabinetsbeleid houdt vast aan het doel van de zero-emissiezones, schone lucht in de binnensteden, en voorkomt tegelijkertijd dat ondernemers tussen wal en schip terecht kunnen komen.

Ik zag een ... Ik mag doorgaan. Dank, voorzitter. In die afspraken is vastgelegd, zoals ook de Kamer in de eerste termijn al zei, dat de eerste zes maanden geen boetes worden uitgeschreven en dat ondernemers met een schone emissieklasse 6-dieselbus in totaal vier jaar uitstel voor de zero-emissiezones krijgen, tot 1 januari 2029. Dit laatste gaat op voor bijna de helft van alle bedrijfsbussen, zo'n 46%. De boetevrije periode gaat in op het moment dat de gemeente besluit tot invoering over te gaan. Dus als de gemeente besluit pas op 1 oktober tot invoering over te gaan, gaan die zes boetevrije maanden vanaf dat moment in. Dat is de afspraak die wij gemaakt hebben. Beide maatregelen geven volgens mij ondernemers meer tijd en ruimte voor de overstap naar een elektrisch bedrijfsvoertuig. Daarnaast zijn de gemeenten ook akkoord gegaan om de ontheffingen voor bedrijfseconomische omstandigheden en netcongestie een landelijke werking te geven. Dit schept uniformiteit en duidelijkheid richting ondernemers, wat volgens mij ook een heel duidelijke wens was uit het hoofdlijnenakkoord en het regeerprogramma. Ten slotte gaan we de impact van de zero-emissiezones monitoren en zullen we indien nodig bijsturen. Hierbij houden we natuurlijk alle mogelijke maatregelen gewoon open.

De monitoringsrapportage over de eerste maanden sinds de invoering is half maart aan de Kamer verstuurd. Deze is mede opgesteld op basis van signalen en gesprekken met de gemeenten maar ook met de brancheorganisaties. Daarnaast is in die rapportage weergegeven wat er voor signalen kwamen uit de 16.000 gevoerde gesprekken en de 500 mails van ondernemers die via de website binnenkwamen. Uit deze rapportage blijkt dat de invoering momenteel soepel verloopt — ik gebruik dat woord toch. De volgende rapportage kan de Kamer verwachten rond 1 mei. Die rapportage gaat dan over de periode februari-maart.

Op 2 april heb ik samen met 41 partijen die Uitvoeringsagenda Zero-Emissiezones ondertekend, waarin de afspraken die ik net noemde allemaal zijn vastgelegd. Die uitvoeringsagenda is ondertekend door Rijk en gemeenten, door Transport en Logistiek Nederland, Evofenedex, de RAI Vereniging, BOVAG, Techniek Nederland, OnderhoudNL, VHG — dat is de hoveniersbrancheorganisatie — de afbouworganisatie NOA, de aannemersorganisatie AFNL en partijen uit de cultuur- en evenementenbranche. Daarmee zullen de zero-emissiezones dus geharmoniseerd en met duidelijke afspraken tot uitvoer worden gebracht. Ik denk dat we met deze ondertekening ook een grote stap naar een slimme, duurzame logistiek en schonere lucht in onze binnensteden hebben gezet.

Voorzitter. Dat was mijn algemene inleiding hieromtrent. Dan kom ik op de vragen. Mevrouw Veltman van de VVD vroeg of ik het perspectief van brancheorganisaties en ondernemers meeneem in de monitoringsrapportage over de zero-emissiezones. Ja, ik neem dat perspectief mee. Zoals in de eerste monitoringsrapportage en in de beantwoording van Kamervragen van mevrouw Veltman is beschreven, is die rapportage mede opgesteld op basis van signalen en gesprekken met de brancheorganisaties. Ik heb net het hele lijstje genoemd van organisaties die daarbij betrokken zijn. Daarnaast noemde ik net ook de 16.000 gesprekken en de 500 mails van ondernemers die zijn binnengekomen via de website.

Een vraag van de heer Heutink. Volgens de staatssecretaris verloopt de invoering rustig en zonder problemen. Hoe kan dat, gezien de cijfers die de heer Heutink net vermeldde? Wij monitoren de invoering van die zones natuurlijk nauwlettend met gemeenten maar ook met de brancheorganisaties die ik net allemaal noemde. Deze waarschuwingsperiode is er ook voor om te bezien wat er gebeurt en of er groepen ondernemers zijn die uiteindelijk in de problemen komen. Tot nu toe hebben wij geen signalen ontvangen dat ondernemers tussen wal en schip dreigen te vallen. Een reactie die we vaak krijgen van bijvoorbeeld ondernemers, is: dit had je überhaupt niet moeten doen. Maar wij hebben nog geen signalen binnengekregen dat ze tussen wal en schip vallen.

Nog een vraag van de heer Heutink over de probleemloze invoering. Hoe kan het nou dat de effecten niet bekend zijn? Dat komt eigenlijk door wat ik net zei: doordat de brancheorganisaties erbij betrokken zijn en die 16.000 gesprekken en 500 mails. Natuurlijk is het acteren naar aanleiding van signalen van ondernemers een doorlopend proces waarin we nauw optrekken met zowel gemeenten als brancheorganisaties. Zodra wij een gerichte melding krijgen, zullen we daarop acteren.

De heer Heutink had het over de eerste maanden. Bijna 4.000 ondernemers hebben een ontheffing aangevraagd. Aannemers mijden de binnenstad met alle gevolgen van dien.

Dit kan niet de bedoeling zijn, merkte de heer Heutink op. Het beleid is er natuurlijk op gericht dat ondernemers de ruimte krijgen om op een passend moment de overstap te maken in de transitie. Als dat nog niet mogelijk is, biedt een ontheffing uitkomst voor ondernemers die tegen knelpunten aanlopen. Zo ondersteunen we ondernemers. Het is positief dat zij de weg naar het centraal loket voor de ontheffingen weten te vinden. Het overgrote deel van de aanvragen voor een ontheffing komt overigens van particulieren, die überhaupt recht hebben op een ontheffing. Er is dus wat onduidelijkheid over waar die precies voor bedoeld was.

De heer Van Dijk vroeg of ik al een beeld, al is het maar een indicatie, kan geven van de ontheffingen en de dagontheffingen die door gemeenten zijn uitgegeven. Ja. Tot eind maart zijn er 5.902 ontheffingsaanvragen ingediend bij het centraal loket. Deze bestaan voor 2.966 uit landelijke ontheffingen, 592 lokale ontheffingen en 2.344 dagontheffingen. Grosso modo is 92% van de aanvragen toegekend. Dat zijn de eerste cijfers die wij op dit moment kunnen verstrekken.

De heer Van Dijk vroeg ook waarom er geen aparte ontheffing komt voor de marktkooplui. Hij vroeg ook hoe marktkoopmannen worden geholpen die in verschillende steden staan. Dat is heel duidelijk: wij hebben aandacht voor deze groep. We kijken er duidelijk naar hoe we hen op de beste manier kunnen bedienen. Zij kunnen verschillende ontheffingen aanvragen bij het centrale loket, maar al deze ontheffingen hebben een landelijke werking. Zij hoeven dus niet in iedere stad separaat een ontheffing aan te vragen. Daar waar er specifieke problemen ontstaan voor deze groep, is de afspraak dat gemeenten en ondernemers samen om tafel gaan om dit te bespreken. Zodra daar knelpunten uit komen die structureel lijken, kom ik ook weer op de lijn en kijken we hoe we daarmee moeten omgaan.

Dan is er nog een vraag van de heer Van Dijk. Hij zei dat er momenteel niet wordt beboet, maar dat er wel waarschuwingsbrieven worden verstuurd. Hij vroeg of ik een eerste beeld heb van het aantal brieven dat is verzonden. De cameradata van gemeenten over voertuigen die onrechtmatig de zero-emissiezone inrijden en het aantal verzonden waarschuwingsbrieven worden verzameld. Sommige gemeenten zijn bezig met het ontsluiten van deze data, waardoor er geen volledig beeld is. Hier wordt wel heel hard aan gewerkt. Een belangrijk aandachtspunt is dat de mogelijkheden om deze cameradata te gebruiken voor analyse, vanwege privacywetgeving wel beperkt zijn. In de volgende monitoringsbrief, die in mei komt en gaat over februari en maart, zal ik hier nader op ingaan.

Mevrouw Veltman vroeg of ik ervoor wil zorgen dat er bij alle nieuwe zones een gewenningsperiode wordt ingesteld. In de afspraken die we met de gemeenten en de brancheorganisaties hebben gemaakt en vastgelegd, is opgenomen dat voor de invoering van een zone een aankondigingstermijn van vier jaar moet worden gehanteerd. Voor de uitbreiding van een zone geldt een aankondigingstermijn van twee jaar, zoals mevrouw Veltman zelf ook zei. Hier houden gemeenten zich gewoon aan. Er is geen reden om aan te nemen dat ze dat niet gaan doen. Tegelijkertijd kunnen we de lengte van die termijn niet afdwingen, maar we werken hierin wel goed samen met elkaar.

Mevrouw Veltman had ook een vraag over de periode na 2030. Zij zei dat daarover onduidelijkheid bestaat. Het volstaat dan om het twee jaar van tevoren aan te kondigen,

tenzij een zone te groot wordt. Mevrouw Veltman zei dat dit vaag lijkt en vroeg of ik dit concreter kan maken. De aankondigingstermijn van twee jaar staat vast. Hier dienen gemeenten zich gewoon aan te houden na 2030. Er wordt gevraagd om rekening te houden met lokale omstandigheden, de grootte van de zone en gesprekken met ondernemers. Daar kan het ministerie helaas niks in afdwingen. Ik ben het overigens wel eens met mevrouw Veltman dat dit wel vaag is. We hebben bij de gemeenten de vraag neergelegd of zij hier iets meer duiding aan kunnen geven, omdat het nu een verzamelbegrip lijkt te worden. Dat maakt het wat lastig om te duiden wat het precies voorstelt.

Mevrouw Veltman vroeg ook hoe een ondernemer plannen kan maken omtrent de vrachtwagenheffing. De vrachtwagenheffing stimuleert het gebruik van duurzaam vervoer via een lager tarief voor schonere voertuigen. De netto-opbrengsten worden gebruikt om ondernemers financieel te steunen bij het emissievrij maken van hun wagenpark, bijvoorbeeld via subsidies voor elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur.

De heer Van Dijk van NSC vroeg of ik kan aangeven wanneer wordt besloten of de boetevrije periode langer zal zijn en wat daarvoor de aanleiding zou kunnen zijn. Hij vroeg ook hoe de Kamer daarin wordt meegenomen. De lengte van de boetevrije periode wordt bepaald door de gemeenten en hetgeen wij daarover met hen hebben afgesproken. Op lokaal niveau is in een drietal gemeenten trouwens in een eerder stadium al besloten om een langere boetevrije periode te hanteren, bijvoorbeeld omdat de gemeenteraad hiertoe heeft besloten of omdat er met de lokale ondernemersvereniging aparte afspraken zijn gemaakt. Momenteel zien we dat de invoering van de zero-emissiezones goed verloopt, dus er is geen aanleiding om de boetevrije periode verder op te trekken. Maar ik snap de essentie van de vraag van de heer Van Dijk heel goed. Als blijkt dat grote groepen toch tussen wal en schip terechtkomen, is dat mede een aanleiding om hierover wederom met elkaar van gedachten te wisselen.

Mevrouw Veltman van de VVD vroeg waarom voor de vrijstelling het bouwjaar wordt meegenomen in plaats van de emissieklasse. Als een vrachtwagen met emissieklasse 6 rijdt, maakt het bouwjaar toch niet uit, zei zij. Zij vroeg welke ruimte er is voor ondernemers die met dit probleem kampen. Er is gekozen voor het bouwjaar omdat nieuwere Euro 6-voertuigen schoner zijn dan de oudere Euro 6-voertuigen. De overgangsregels zijn opgesteld op basis van afschrijftermijnen, in nauw overleg met en met input van de brancheorganisaties. Dat is de reden waarom we bij de vrijstellingen hebben gekozen voor het bouwjaar in plaats van de emissieklasse.

De heer Heutink vroeg hoe het zit met de buitenlandse kentekens. Er gaat door de gemeentes gehandhaafd worden op buitenlandse kentekens, maar dit kan nog niet via de automatische kentekenherkenning. Dit zal door boa's moeten worden gedaan. Het ministerie werkt tegelijkertijd — want ik zie dit hiaat natuurlijk ook — op Europees niveau aan de mogelijkheden voor het automatisch kunnen handhaven bij buitenlandse kentekens. Daarnaast kunnen buitenlandse voertuigen dagontheffingen en reguliere ontheffingen aanvragen via een centraal loket en op die manier hun toegang tot de zone behouden, mits ze voldoen aan de voorwaarden. Alleen, voorlopig zal de handhaving dus moeten gebeuren door boa's.

Ik heb nog twee vragen in dit blokje. Mevrouw Veltman: is het mogelijk om rijden op HVO100 of andere transitiebrandstoffen ook mogelijk te maken in de zero-emissiezones? Ook de heer Pierik had hier natuurlijk aandacht voor in zijn betoog. Nee, zeg ik heel eerlijk; dit is geen mogelijkheid, enerzijds vanwege de juridische definitie van zero-emissie, anderzijds vanwege de implicaties van het toestaan van transitiebrandstoffen in de zones. Juridisch is namelijk in het RVV vastgesteld dat zero-emissie staat voor een batterij op waterstof of elektrische aandrijving met nul uitstoot aan de uitlaat. Het rijden met transitiebrandstof veroorzaakt nog steeds stikstof- en fijnstofuitstoot aan de uitlaat, waardoor de luchtkwaliteit minder verbetert. Daarnaast wordt er met transitiebrandstoffen minder CO₂ gereduceerd dan gewenst. Dat is de reden waarom ik zeg: nee, dat is op dit moment geen mogelijkheid.

De laatste vraag is ook van mevrouw Veltman. Hoe zie ik het beleid voor de ondernemers na 2030? Ook voor de periode na 2030 geldt natuurlijk als basis dat wij ondernemers niet aan het onmogelijke houden. Ondernemers die de transitie nog niet kunnen maken, kunnen een beroep doen op de verschillende ontheffingen, die ook na 2030 beschikbaar zullen zijn. Daar worden nu afspraken over gemaakt met zowel de gemeenten als de bracheorganisaties. Tegelijkertijd zal de verdere ontwikkeling van zowel emissieloze voertuigen als de randvoorwaarden eraan bijdragen dat het voor ondernemers steeds aantrekkelijker wordt om te kiezen voor de emissievrije variant. Maar, nogmaals, de basis blijft dat ze ook na 2030 niet aan het onmogelijke worden gehouden.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb zo veel vragen dat ik moet kiezen welke ik ga stellen. Allereerst wil ik toch even terugkomen op die buitenlandse kentekens. We hebben straks dus boa's die bij de ingang van een zero-emissiezone moeten gaan staan, moeten kijken of iets emissieklasse 6 is en dan wel of niet moeten bekeuren. Dat zijn niet de grenscontroles waar we van uit waren gegaan, zeg ik in de richting van de staatssecretaris. Dat gaat toch niet werken? Als het via de ANPR nu al niet werkt bij zo'n zero-emissiezone, hoe werkt het dan bij de vrachtwagenheffing? Hoe gaat het dan met buitenlandse kentekens die tol moeten betalen bij de Van Brienenoordbrug of die nieuwe tunnel? Hoe werkt dat?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank aan de heer Heutink voor deze vraag. Heel eerlijk gezegd, is het mij ook een doorn in het oog. Op het moment dat wij in het buitenland zijn en op een tolgeweg rijden, dan krijgen we de rekening later namelijk ook gewoon netjes thuis. Ik had het dus liever anders gezien, maar op dit moment zijn de data niet toegankelijk en zal het met boa's moeten gebeuren. Of dat aan het begin van de zone is of dat er in de zone wordt gecontroleerd, moet ik aan de gemeenten vragen. Daar moet ik dus op terugkomen. Maar het is inderdaad niet de ideale oplossing, zeg ik richting de heer Heutink.

Vooruitlopend op de vrachtwagens: ik denk dat we hier een hele duidelijke les hebben geleerd en moeten zorgen dat we in het geval van de vrachtwagens niet tegen hetzelfde probleem aanlopen.

De heer **Heutink** (PVV):

We moeten nu boa's aan de rand van een zero-emissiezone zetten en tegelijkertijd stelt de staatssecretaris dat het allemaal eigenlijk wel prima verloopt. Dat stelt hij terwijl we zien dat er in Den Bosch 900 waarschuwingen zijn uitgedeeld en dat er bijna 4.000

onthefingen zijn aangevraagd. Over een halfjaar verloopt de boetevrije periode. Als hij ziet wat er allemaal misgaat, dan kan de staatssecretaris toch niet met droge ogen blijven zeggen dat het eigenlijk best prima gaat?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik ben het met de heer Heutink eens dat dit niet de ideale oplossing is. Dat moet ik hem meegeven. Het is wel zo — dat weet de heer Heutink zelf natuurlijk ook — dat buitenlandse voertuigen makkelijk te herkennen zijn omdat ze een afwijkend nummerbord hebben ten opzichte van Nederlandse auto's. Ze zijn dus makkelijk te herkennen. Ze kunnen ook gecontroleerd worden door de boa op straat, zowel in de zone als bij de ingang. Gemeenten hebben aangekondigd hier specifieke handhavingsacties voor op te zetten. Maar ik ben het met de heer Heutink eens dat dit automatisch had moeten kunnen gebeuren. Dat is op dit moment niet het geval.

De heer **Heutink** (PVV):

Maar een boa kan toch niet zien wat voor klasse een vrachtwagen heeft door alleen maar naar de kleur van het kenteken te kijken? Dat gaat toch niet. Dus ik zou de staatssecretaris willen vragen om wel consequenties te verbinden aan de snelheid waarmee die zero-emissiezones worden ingevoerd. Als we zien dat het niet werkt en dat er nog zo veel problemen zijn, dan moet de staatssecretaris zeggen: ik ga er alles aan doen om met die gemeenten in gesprek te gaan en te pleiten voor nog verder uitstel, omdat het niet werkt. Ik wil echt dat de staatssecretaris dat hier vandaag gaat toezeggen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Wat ik in elk geval kan toezeggen is hetgeen ik net heb aangegeven: ik ben het met de heer Heutink eens dat dit niet de ideale oplossing is. Op het moment dat er boetes worden uitgeschreven, moet dat voor iedereen gelden, dus ook voor buitenlandse kentekens. Op dat moment moeten de gemeentes er dus klaar voor zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zojuist heb ik in mijn bijdrage het volgende gevraagd. Als ondernemers te maken hebben met netcongestie en te horen krijgen dat ze geen aansluiting krijgen, hooguit pas in 2032 of 2033, met een garantie tot aan de deur — maar het is ook niet zeker of ze 'm dan krijgen — hoe verhoudt zich dat tot zero-emissiezones en vrachtwagenheffingen? De staatssecretaris geeft mij vervolgens college over wat een vrachtwagenheffing is, maar daar hebben we laatst een debat over gehad, dus die kennis had ik inmiddels. Waar het natuurlijk om gaat is wat je van een ondernemer kunt verwachten die een nieuwe truck moet aanschaffen en tegelijkertijd van de netbeheerder te horen heeft gekregen dat hij geen capaciteit krijgt, maar die wel met een vrachtwagenheffing en een zero-emissiezone te maken krijgt?

Staatssecretaris **Jansen**:

Een hele logische vraag van mevrouw Veltman; dit is natuurlijk waar we ook zelf naar kijken. We zijn op dit moment ook aan het kijken hoe je door middel van slim laden toch laadinfrastructuur beschikbaar kunt hebben. Netcongestie is inderdaad een probleem dat door heel Nederland speelt; overigens ook in andere delen van Europa, maar zeker in Nederland. Dat is volgens mij waar de minister van KGG keihard aan werkt. Wij kijken met name hoe je dingen slim kunt doen. Samen met de minister van KGG ben ik op bezoek geweest bij HTM, de Haagse trammaatschappij. Daar hebben we gezien hoe ze

op een slimme manier omgaan met de nieuwe bussen die geladen moeten worden, met name 's avonds en 's nachts. De rest van de dag is de laadcapaciteit daar beschikbaar voor ondernemers in de omgeving, of zelfs voor omwonenden. Daarmee doe je het volgens mij op een slimme manier. Maar goed, daar heb je inderdaad wel dat soort oplossingen voor nodig om te zorgen dat mensen niet in de knel komen. Maar het is wel een van de landelijke ontheffingen. Daaronder vallen, zoals ik net heb genoemd, bedrijfseconomische redenen en netcongestie.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, laatste interruptie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan is het dus ook van belang om die ontheffing inderdaad langer te laten gelden. En het is de vraag of dat gebeurt. Maar een van de manieren om daar een oplossing voor te bedenken is ook — dat noemde de staatssecretaris net — om hernieuwbare brandstoffen als transitiebrandstoffen te gebruiken. Daarmee geef je die ondernemer meer ruimte om te ondernemen en ook die mogelijkheid in te zetten. De staatssecretaris heeft besloten om daar vanwege de luchtkwaliteit en omdat het niet net zo veel minder CO₂ genereert als zero-emissie, niet op in te zetten. Dat vind ik wel bijzonder, want als het echt niet lukt door netcongestie of om wat voor reden dan ook, en die ondernemer wel de ruimte kan krijgen om zich daarnaar toe te bewegen met hernieuwbare brandstoffen, bijvoorbeeld hernieuwbare diesel die 90% minder CO₂ uitstoot en in ieder geval 34% minder fijnstof, dan is dat toch een prachtige manier om zo'n ondernemer op dat moment de ruimte te geven?

Staatssecretaris Jansen:

Wat ik net heb gezegd, en dat heeft mevrouw Veltman volgens mij ook meegekregen, is dat de ontheffingen ook na 2030 gelden. Dus bedrijfseconomische redenen of netcongestie gelden ook dan nog. Dus als dat probleem dan nog niet is getackeld, geldt die ontheffing nog steeds. Het tweede heeft te maken met de andere vormen, waar de heer Pierik het ook over had. Ik heb aangegeven waarom het juridisch op dit moment lastig is. Dat heeft puur te maken met de definitie en het feit dat er dus nog fijnstof- en CO₂-winst te behalen valt. Dat is de reden waarom het er op dit moment niet onder valt. Ik ben wel bereid om dit gesprek te voeren met mijn collega, de minister van KGG, om te kijken hoe we hiermee om kunnen gaan. Als dit uiteindelijk een bijdrage kan leveren, dan ben ik het met u eens dat het verder onderzocht moet worden, maar op dit moment, puur juridisch en op basis van de informatie zoals die er nu is, kan ik daar niets mee doen. Dat is hoe ik erin sta, maar ik ben wel bereid om daar met de minister van KGG het gesprek over aan te gaan.

De voorzitter:

De heer Olger van Dijk, gaat uw gang.

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

Ik ben blij met de toezegging — zo heb ik 'm in elk geval gehoord — dat de Kamer rond 1 mei wordt geïnformeerd over de laatste stand, maar ook het eerste beeld krijgt van de waarschuwingsbrieven. Ik koppel daar toch even een vraag aan over de boetevrije periode. Die zes maanden lopen natuurlijk op 1 juli alweer af. Als de aantallen echt enorm blijken te zijn en het inderdaad over duizenden of tienduizenden gaat, moet je je afvragen of het systeem wel helemaal voldoet. Daarover moet je ook een gesprek

kunnen voeren met de gemeenten. Ik vind het systeem op zichzelf een rijksverantwoordelijkheid. Mijn vraag is vooral of de staatssecretaris in die rapportage aan de Kamer ook wil meenemen hoe hij dit ziet ten opzichte van de boetevrije periode. Ik doel dus op de koppeling met de waarschuwingsbrief en het eventueel verlengen van de periode.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap de vraag van de heer Van Dijk. Het heeft inderdaad gewoon puur te maken met de informatie. We hebben cijfers nodig om te kunnen zien hoe de ontwikkeling over een aantal maanden is. We hebben met de gemeenten de afspraak gemaakt, die ik net volgens mij twee keer heb herhaald, dat wij ondernemers niet aan het onmogelijke gaan houden. Als blijkt dat een grote groep ondernemers wel degelijk tussen wal en schip belandt, om wat voor reden dan ook, dan hebben we daar oog voor. Zelf maakte ik mij zorgen, zeg ik als voorbeeld richting de heer Van Dijk, over kermisexploitanten. Maar voor hen geldt überhaupt een uitzondering tot 2030. Op die manier proberen we te voorkomen dat we in situaties komen waarin grote groepen ondernemers tegen een knelpunt aanlopen. Hebben wij daarmee honderd procent garantie dat we het helemaal hebben afgedekt? Nee, dat weet je nooit. Pas op het moment dat de cijfers er zijn en je daarin een bepaalde ontwikkeling of tendens ziet, kun je daarop acteren. Maar de lijn met de gemeenten is wel de volgende. Als er iets opdoemt wat in meerdere gemeenten speelt en wat dus blijkbaar een gemiste groep of een gemiste situatie is, kijken we hoe we daarmee kunnen omgaan. Dat kan inderdaad betekenen dat we in overleg besluiten om de boetevrije periode op te rekken. Maar ik heb daar op dit moment nog niet voldoende informatie over omdat de cijfers nog niet voorhanden zijn.

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

Ik ben blij, want ik hoor hier een halve toezegging in. Ik zou 'm wel iets scherper willen hebben, omdat we met de harde termijn van 1 juli zitten. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij voor 1 juli het gesprek met de gemeenten heeft gevoerd aan de hand van de meest actuele gegevens over de waarschuwingen en daarmee het aantal mensen dat eigenlijk een boete had moeten hebben? Worden de boetevrije periodes dan verlengd in elf van de veertien gemeenten waar ze na een halfjaar stoppen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb zeer regelmatig met gemeenten overleg, ook een-op-een, in bilateraaltjes. Dat werkt gewoon heel goed als ik ze toch over wat anders spreek. Ik wil u zeker toezeggen om er voor die datum op terug te komen. Overigens is het aantal waarschuwingsbrieven naar verhouding hoog. Het betreft ongeveer 5% van de voertuigen die de zones binnenrijden. In aantal is het misschien hoog, maar afgezet tegen het aantal voertuigen dat de zone binnenrijdt, is het 5%.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb toch nog een verduidelijkende vraag over de biobrandstoffen. De staatssecretaris gaf aan dat de definitiekwestie een rol speelt en verwees naar de minister van KGG. Maar volgens mij gaat hij via het RVV, de regeling verkeer en vervoer, zelf over die definitie. Klopt dat?

De **voorzitter**:

Er komt nu net een blokje over biobrandstoffen aan.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat wilde ik inderdaad voorstellen aan de heer Pierik. Het volgende blokje gaat over hernieuwbare brandstoffen. Als de voorzitter coulant wil zijn, zou ik zeggen: trek deze vraag even in en kijk of ik er in mijn beantwoording antwoord op geef.

De **voorzitter**:

We gaan het beleven. De heer Pierik knikt. Hij kan nog even geduld opbrengen. We gaan kijken of de antwoorden ertussen zitten. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Een vraag van mevrouw Veltman, en trouwens ook van de heer Pierik, was wat ik ga doen om hernieuwbare brandstoffen meer te stimuleren. We implementeren de doelstelling voor hernieuwbare energiedragers in de Europese Richtlijn hernieuwbare energie, de RED III, en in de brandstoftransitieverplichting. Zo komen er meer hernieuwbare brandstoffen beschikbaar. We voeren ook een subsidieregeling in om waterstof te stimuleren in het zware wegtransport. Ik zie ook dat investeringen uitblijven in afwachting van investeringszekerheid. Dat is logisch. Ondernemers kijken natuurlijk op een andere manier tegen zaken aan. Daarom verken ik hoe we de brandstoftransitieverplichting nationaal kunnen doortrekken tot 2040, zodat hernieuwbarebrandstofproducenten aan productiecapaciteit kunnen gaan bouwen. Denk ook aan de SWIM, de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit. Dat is een voorbeeld van hoe we hiermee omgaan.

Nog een vraag van de heer Pierik: hoe kan ik bijdragen aan de invoering van een massabalanssysteem voor hernieuwbaar gas in de vervoerssector zoals dat ook in Duitsland succesvol wordt toegepast? Het systeem in Duitsland zoals de heer Pierik het beschrijft, bestaat ook in Nederland; het wordt alleen niet gebruikt. Het is mij bekend dat lng importerende bedrijven graag vloeibaar fossiel gas willen leveren aan tankstations, samen met een bewijs dat elders in het gasnet biogas is geïnjecteerd. Dat heet administratief vergroenen. We verkennen op dit moment wel of Nederland dit ook wil toestaan. We informeren de Kamer voor de zomer over de uitkomst. Op dit moment wordt dit in Nederland niet gedaan. We zijn wel aan het kijken of het een optie is.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Pierik: kan ik toezeggen dat investeringen in voertuigen op bio-lng gebruik kunnen blijven maken van de MIA en de VAMIL-regeling? Nee, dat kan ik nog niet toezeggen. Elk jaar wordt de milieulijst geüpdatet, waarbij verschillende afwegingen een rol spelen. U wordt voor het eind van het jaar geïnformeerd of investeringen in voertuigen op bio-lng ook gebruik kunnen maken van de genoemde regelingen. Ik neem uw oproep natuurlijk wel mee in de afweging die gemaakt wordt. Ik kan er op dit moment nog geen duidelijkheid over geven anders dan dat ze de lijst gaan updaten, maar ik hoor het pleidooi van de heer Pierik heel goed.

Nog een vraag van de heer Pierik is of ik bio-lng kan stimuleren om ten minste de extra 20 petajoule op te nemen in de jaarverplichting energievervoer, zoals het vorige kabinet besloten had, of zelfs meer, zoals het ibo klimaatbeleid aanbeveelt. De hernieuwbarebrandstoffensector geeft aan dat er ruimte is om in 2030 zo'n 50 petajoule te leveren boven op de RED III-doelen. Er geldt al een verhoging van 20 petajoule door het vorige kabinet. Het kabinet heeft bij de voorjaarsbesluitvorming een integrale afweging gemaakt over het aanvullende vermogen van de brandstoftransitieverplichting in 2030. Wij zullen uw Kamer dan ook zo snel mogelijk daarover informeren. Het is wel

goed om te weten dat de brandstoftransitieverplichting geen onderscheid maakt in energiedragers. Alle geavanceerde biobrandstoffen kunnen dus worden ingezet om aan de verplichting te voldoen. U wordt hier zo snel mogelijk over geïnformeerd.

Ik heb nog twee vragen, allebei van de heer Pierik. Wat kan ik doen om de vergunningverlening voor vergisters te versnellen, zoals de mestgezant Raymond Knops in zijn brief aan minister Wiersma heeft geadviseerd? Het zal u niet verbazen dat ik zeg dat dit bij mijn collega van LVVN ligt. LVVN geeft aan dat decentrale overheden verantwoordelijk zijn voor vergunningen voor mestverwerking en mestvergisting. Ze bekijken ook of de vergunningsprocedure op korte termijn kan worden versneld. Maar nogmaals, het is wel de verantwoordelijkheid van mijn collega van LVVN.

De laatste vraag van de heer Pierik: hoe kan ik zorgen dat boeren mede-eigenaar kunnen zijn van dit soort installaties, zodat ze ook zelf profiteren van deze verduurzaming? Die vraag ligt dan weer op het terrein van de minister van KGG. De minister van KGG geeft aan dat boeren al eigenaar van een installatie kunnen zijn. Dit gebeurt in de praktijk ook al heel veel en het biedt daarmee een verdienmodel voor boeren, zeker na ingang van de bijmengverplichting groen gas.

Dat zijn de vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog even naar de heer Pierik. Gaat uw gang.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden. De antwoorden hebben wel heel veel van: nou ja, we gaan de Kamer nog informeren en we gaat het neerleggen bij de minister van KGG en de minister van LVVN. Ik ben wel benieuwd naar de inzet van de staatssecretaris, want dit is toch heel cruciaal. Ik wil heel graag weten of de staatssecretaris de inzet van bio-Ing in de hele transportsector wil bevorderen en of hij doordrongen is van het feit dat het ook helpt bij de stikstofreductie. Aan het eind van de week komt de Commissie met de rapportage over de stikstofaanpak, maar dit heeft ook te maken met de stikstofaanpak: 70% stikstofreductie door de inzet van monovergisters. Is de inzet van de staatssecretaris ook om bio-Ing te stimuleren om de circulaire economie te bevorderen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik snap de vraag van de heer Pierik heel goed. Alles wat bijdraagt is wat mij betreft relevant, zeker in de discussie rondom stikstof. We lopen met zijn allen tegen een dilemma aan waar duidelijkheid over moet komen. Als dit daaraan kan bijdragen, zal ik zeker niet nalaten om dit ook mee te geven. Uiteindelijk ligt de beslissingsbevoegdheid natuurlijk wel mede bij de minister van LVVN en de minister van KGG, maar ik snap het pleidooi dat hier gehouden wordt heel goed.

De heer **Pierik** (BBB):

En die lijst, het RVV? Klopt het dat de staatssecretaris ook verantwoordelijk is voor de dingen die op die RVV-lijst staan?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat klopt inderdaad. Volgens mij gaf ik dat net ook aan. De lijst wordt geüpdatet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Vervolgt u naar uw volgende blokje. Ik heb hier iets over gemotoriseerd vervoer staan. Klopt dat?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat was het pleidooi van onder anderen de heer Van Dijk over de gemotoriseerde voertuigen op twee wielen, maar ik heb lopen en fietsen ook maar in dit mapje meegenomen.

Een vraag van de heer Van Dijk: wat is mijn visie op de bijdrage die motoren en scooters kunnen leveren aan duurzame betaalbare mobiliteit? Het zal u niet verbazen dat ik inderdaad vind dat brom-, snor- en motorfietsen een belangrijk onderdeel zijn in de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, zeker als alternatief voor de brandstofauto. Het zal u ook niet verbazen dat ik voor keuzevrijheid ben. Iedereen moet vrij zijn in de voertuigkeuze. Met name de elektrische brom- en snorfietsen zijn tegenwoordig beter betaalbaar, ongeveer tussen de €1.200 en de €1.700. Ik kan niet beoordelen of dat inderdaad goed betaalbaar is. Ik heb er zelf nooit naar gekeken. Ik kom uit een tijd dat fietsen een stuk goedkoper waren, maar dit zijn de gangbare prijzen, zeg ik richting de heer Van Dijk.

Ben ik bereid met de branchevereniging onderzoek te doen naar de rol van gemotoriseerde tweewielers in woon-werkverkeer? Een dergelijk onderzoek naar de rol van motoren in woon-werkverkeer is in opdracht van de RAI Vereniging in 2023 uitgevoerd door Moventem. In een reactie op dit onderzoek heeft IenW samen met de RAI Vereniging handvatten opgesteld voor werkgevers om hen te helpen om motoren beter te kunnen stimuleren. Omdat het onderzoek nog vrij recent is, denk ik dat een nieuw onderzoek nu niet opportuun is. Op dit moment gaat ongeveer 2% van de werkkriten met de brom- of snorfiets, dus dat is naar verhouding beperkt. Ik heb geen signalen vanuit werkgevers dat ze dit nu meer zouden willen stimuleren. Mochten die concrete signalen er toch komen, dan ben ik natuurlijk bereid om ook voor hen handvatten te creëren zoals we gedaan hebben voor de motorfiets.

Nog een vraag van de heer Van Dijk: ben ik bereid een speciale visie op gemotoriseerde tweewielers te ontwikkelen en vervolgens dit te stimuleren door bijvoorbeeld een City Deal voor gemotoriseerde tweewielers? Een interessante vraag. Ik was niet echt van plan om dit te doen, zeg ik heel eerlijk richting de heer Van Dijk. Ik snap wel de vraag die u stelt en waarom u die bij mij neerlegt. We hebben op dit moment wel een IenW-brede mobiliteitsvisie. Die gaat uit van het benutten van de kracht en kansen van alle vervoerswijzen, dus de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats. De gemotoriseerde tweewieler past hier natuurlijk naadloos in, dus hij valt eigenlijk onder de algehele noemer. Momenteel heb ik ook een financiële uitkering openstaan om gemeenten te helpen om bijvoorbeeld een lokale e-scooterinruilregeling op te zetten. Hiermee geef ik ook gehoor aan de behoefte van gemeenten om hun lokale brom- en snorfietsenvloot te verschonen. Nadere acties zoals een City Deal gemotoriseerde tweewielers vind ik niet echt nodig vanwege het feit dat we 'm in de algehele mobiliteitsvisie hebben, maar ik ben natuurlijk zeer benieuwd hoe de heer Van Dijk hier zelf tegen aankijkt. Dat is, zeg maar, het algemene antwoord dat ik hem dadelijk kan geven.

Een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt: welke maatregelen worden concreet

genomen om AM, actieve mobiliteit, te bevorderen? Ik heb 6 miljoen structureel per jaar om te investeren in doorfietsroutes. Voor de eerste 18 miljoen hebben we afgelopen jaar afspraken gemaakt. In 2027 volgt de volgende tranche. Er is in 2022 voor 780 miljoen mee geïnvesteerd in het per fiets bereikbaar maken van nieuwe woningen. Het actieplan Fiets uit 2024 wordt ook uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan de campagne Geef fietsen een tweede leven, van december vorig jaar of eigenlijk eind november.

De laatste. Ik heb net al een van de initiatieven genoemd richting mevrouw Koekkoek. Het was eigenlijk een andere vraag: welke initiatieven? Wij zorgen ook dat jongeren die kunnen en willen fietsen maar niet het geld hebben om een fiets te kopen er een beschikbaar krijgen via de City Deal Fietsen voor iedereen en de campagne die ik net noemde.

Dat zijn de vragen rondom fietsen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even of er interrupties zijn. Dat is niet het geval. Dan zijn we aangekomen bij laadinfrastructuur, als ik het goed heb. Gaat uw gang.

Staatssecretaris Jansen:

Een vraag van mevrouw Veltman: hoe kunnen ondernemers zorgen voor een duurzame bedrijfsvoering terwijl netbeheerders aangeven pas na 2030 voldoende netcapaciteit te hebben? Laat ik beginnen met dat ik de zorgen zie; dat heb ik net ook al uitgesproken richting mevrouw Veltman. 85% van de logistieke ondernemers met een klein wagenpark kan verduurzamen binnen hun bestaande netaansluiting. Het probleem is groter bij logistieke bedrijven met grotere wagenparken, die vaak niet direct een grotere netaansluiting kunnen krijgen. Ik werk dan ook samen met de minister van KGG hard aan de verschillende oplossingen. Voor de zomer ontvangt u hier een brief over. Daarnaast, wat ik net ook betoogde over slim laden gebruiken, zijn er natuurlijk mitigerende maatregelen zoals zonnepanelen met batterijopslag. Alternatieve energiecontracten kunnen ook een oplossing bieden. We hebben ook intensief overleg met alle partijen om de restproblematiek beter in kaart te brengen. Ondernemers worden natuurlijk financieel ondersteund bij advies voor hun netaansluiting en bij het financieren van batterijopslag als hun netaansluiting nog niet voldoet. Daarnaast hebben we ook best practices. Toen ik bestuurder was in Flevoland, hadden we een bedrijf, Waterman Onions, dat een heel systeem had uitgedacht inclusief koppeling aan het KNMI wanneer zij gebruik moesten maken van windenergie, waterpompen of zonnepanelen die ze op hun pand hadden. Dat zijn best practices die je met elkaar kunt delen, waardoor je ondernemers helpt in de ellende waarmee je zit rondom netcongestie. Dat zijn de maatregelen waar ik aan denk, maar wel in samenspraak met onder anderen de minister van KGG.

Nog een vraag van mevrouw Veltman ging over de transparantie van prijsladen. Die is er nog niet. Kan ik op korte termijn energieprijzen beschikbaar maken naast brandstofprijzen? De energieprijzen van zowel elektriciteit als brandstof wijzigen natuurlijk doorlopend en zijn niet landelijk uniform. Het is dan ook niet effectief, zeg ik maar even heel plat, om het in een showroom te tonen. RVO informeert de consumenten en ondernemers wel ieder kwartaal over de prijs van verschillende soorten brandstof. Deze brandstofprijzvergelijking is vindbaar op de website van RVO. Laadpaalexploitanten en laaddienstverleners hebben zelf de verplichting om hun actuele

prijs inzichtelijk te maken. Sinds kort moeten zij dit nu ook doen via DOT-NL, het nationale toegangspunt voor laadpaalgegevens dat ik heb opgeleverd. Het laatste is concreet het antwoord richting mevrouw Veltman.

Een vraag van de heer Van Dijk van NSC: hoe kijk ik aan tegen het greening corporate fleets-initiatief van de Europese Commissie? Hoe gaat dat precies werken en per wanneer? Een Europese maatregel zorgt voor een gelijk speelveld en stimuleert een groter aanbod van emissievrije voertuigen tegen lagere prijzen. Dit is op termijn ook goed voor de burgers, denk ik dan, omdat het tweedehandsaanbod hierdoor zal groeien. Ik kijk dan ook in principe positief tegen het initiatief aan. In een brief aan mij heeft Eurocommissaris Tzitzikostas overigens gezegd dat hij denkt eind 2025 met een wetgevend voorstel te komen. Dat voorstel zullen we uiteindelijk op inhoud beoordelen. U wordt vervolgens via het BNC-fiche hierover geïnformeerd, maar ik ben daar in beginsel positief over.

Een vraag van de heer Heutink: denk ik dat al die ondernemers geld hebben voor een peperdure bestelbus? Nee, heel eerlijk. Natuurlijk heeft niet iedere ondernemer dat per direct op de plank liggen. De komende vijf jaar hebben we nog voldoende overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen om de transitie uiteindelijk voor iedereen haalbaar te maken. Daarnaast wordt het prijsverschil tussen fossiele en elektrische bestelbussen kleiner, waardoor elektrisch rijden voor ondernemers steeds voordeliger is. Maar ja, ik begrijp de opmerking van de heer Heutink heel goed. Ja, het is voor ondernemers inderdaad lastig, maar er zijn natuurlijk een aantal ontheffingen. Denk aan bedrijfseconomische redenen die ook na 2030 door zullen gaan.

De laatste vraag in dit blokje is van de heer Pierik van BBB: hoe wordt omgegaan met de verhoogde brandveiligheidsrisico's van elektrische vrachtauto's en hoe worden ondernemers door hulpdiensten geholpen? Alle voertuigen op de Nederlandse wegen voldoen aan de strenge wettelijke veiligheidsvoorschriften. Ik heb nog geen aanwijzingen dat elektrische vrachtwagens minder brandveilig zijn. Het is natuurlijk wel zo dat de afwikkeling van incidenten of brand met een elektrisch voertuig soms een specifieke aanpak vergt. Hier zijn richtlijnen voor ontwikkeld door onder andere Brandweer Nederland, Rijkswaterstaat en het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid. Specifiek voor zwaar vervoer komt het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid deze zomer met onderzoeksresultaten ten aanzien van veiligheid en handelingsperspectief, met name rondom elektrische vrachtauto's.

Dit zijn de vragen in dit blokje.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Als het goed is, bent u aangekomen bij het laatste blokje, het blokje spoor. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, dat zijn twee vragen, voorzitter.

Mevrouw Koekkoek van Volt: waarom heeft het kabinet besloten om de reeds bestemde middelen voor de Lelylijn elders in te zetten? Dat is een interessante vraag. Dit is natuurlijk het onderhandelingsresultaat van vier partijen en de insteek van het kabinet. Het kabinet heeft bij deze keuze zwaar laten wegen waar we op dit moment een stap

vooruit kunnen zetten en voor de inwoners en bedrijven in het noorden van Nederland het verschil kunnen maken. Hieronder vallen onder andere de Nedersaksenlijn, het bestaande spoor bij Meppel, de flessenhals, de N36 en de sluis bij Kornwerderzand; dat is net gememoreerd. Hiermee zetten we een belangrijke stap vooruit voor noordelijk Nederland.

Maar laat ik heel duidelijk stellen — dat was net ook een discussie onderling in de Kamer — dat dit kabinet en ik onverkort zullen vasthouden aan de totstandkoming van de Lelylijn. We hebben natuurlijk het masterplan uit de motie van de heer Van Dijk. We zullen samen met de regio inhoudelijke keuzes en mogelijkheden voor de toekomstige bekostiging van deze lijn in beeld blijven brengen. Ik blijf contact houden met Eurocommissaris Tzitzikostas over de Europese mogelijkheden. Ik moet daarbij wel heel eerlijk aangeven dat bijvoorbeeld in de eerste gesprekken met de Eurocommissaris bleek dat met name het traject Groningen-Bremen en eventueel Scandinavië voor hem interessanter is dan het stuk tussen Lelystad en Groningen. Dat is een kanttekening die ik wil meegeven aan de heer Van Dijk. Het was een vraag van mevrouw Koekoek, maar de heer Van Dijk heeft daar natuurlijk ook vaker wat over gevraagd.

Nog een vraag van mevrouw Koekoek. Hoe zie ik de mogelijkheden om alsnog financiële middelen voor de Lelylijn veilig te stellen, zowel nationaal als in Brussel? Zoals ik al heb aangegeven, staat die niet voor niets in het hoofdlijnenakkoord, samen met de Noord/Zuidlijn. Voor die twee hebben we op dit moment nog geen verdere stappen kunnen ondernemen. Het kabinet ziet wel dat er voor de besluitvorming over een project met een dergelijke omvang meer voorbereiding nodig is. Voor de Lelylijn wordt daarom, zoals eerder gemeld, doorgewerkt aan het masterplan. Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog de two-pager die de minister van VRO heeft opgesteld. Via het masterplan Lelylijn zullen we samen met de regio uiteindelijk inhoudelijke keuzes moeten maken voor de toekomstige bekostiging van deze spoorlijn. Als we kijken naar de huidige verdeling van de CEF-gelden, dan zien we natuurlijk dat de mogelijke bijdrage van EU-financiering aan de totale financiering relatief beperkt zal zijn, maar dat heb ik al een aantal keren aan de Kamer gemeld.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dat roept geen reacties op. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de kant van het kabinet, van de staatssecretaris. Ik kijk even of de leden behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik zie dat niet iedereen er even op happig is. Ik ga gewoon even de leden af. We doen een korte tweede ronde. De heer Heutink, gaat uw gang.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik zou allereerst een tweeminutendebat willen aanvragen.

Ik wil toch van de staatssecretaris de toezegging hebben dat de ANPR-breed gaat werken met de buitenlandse kentekens, dus of het nou gaat om de vrachthavenheffing, de Blankenburgverbinding of de zero-emissiezones. Wat ons betreft is het reden om er overal mee te kappen, maar ik wil wel precies weten hoe het nou zit.

Ik hoorde de staatssecretaris net zeggen dat hij eventueel wil bijsturen als blijkt dat dingen niet goed gaan. Hoe gaat hij dat dan doen? We proberen de gemeenten al heel erg lang een bepaalde richting op te duwen. Nou hebben we een of andere vaag

compromis bereikt. Maar goed, de gemeenten laten zich dus niet echt sturen. Wat wil de staatssecretaris dan gaan doen?

De staatssecretaris zei ook dat er nog geen signalen zijn dat het misgaat, maar ik kan de staatssecretaris vast verklappen dat die er wel gaan komen. De reden dat die er nu niet zijn, is dat er nu geen boetes worden uitgedeeld. Het zijn nu alleen nog maar waarschuwingen, waardoor mensen nog niet in de problemen zijn geraakt. Dat gaat dus nog wel komen. Meneer de staatssecretaris, hou er maar vast rekening mee.

Tot slot had de staatssecretaris het net over de ontheffingen. Ik zou de staatssecretaris willen vragen of hij bereid is om die ontheffingen ook allemaal minimaal vijf jaar te laten duren. Niet elk jaar een nieuwe ontheffing en opnieuw naar het loketje, maar die ontheffing gewoon doortrekken zolang iemand die nodig heeft.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank, voorzitter. Ik maak me nog wel een beetje zorgen over de ondernemers die het niet redden. Hoe worden de randvoorwaarden voor hen goed op orde gebracht? De staatssecretaris zegt geen noemenswaardige problemen te zien, maar dit zijn juist ondernemers die wel willen, maar niet kunnen. Het zijn niet per se ondernemers die zeggen "nu kom ik in een dramatische situatie", maar zij zitten naar de toekomst toe met de handen in het haar.

Verder ben ik blij dat de staatssecretaris heeft toegezegd dat hoveniers en installateurs niet met het vrachtwagenrijbewijs hoeven te werken, of althans dat hij zich daarvoor inzet in Europa. Ook ben ik blij dat hij met interesse kijkt naar de youngtimerregeling die ik heb voorgesteld en dat duidelijk is dat er bij iedere nieuwe zero-emissiezone altijd sprake is van een boetevrije periode.

Tot slot vraag ik de staatssecretaris of hij in een brief wil terugkomen op het gesprek dat hij gaat voeren over de wijze waarop biobrandstoffen kunnen worden ingezet als transitiebrandstof, ook in zero-emissiezones.

De staatssecretaris sprak over transparantie van prijzen en zei dat op de RVO-site de verschillende brandstofprijzen inzichtelijk worden gemaakt. Ik zou het zo mooi vinden als daar — of op een nog duidelijker site, want niet iedereen kan deze vinden — zowel de brandstofprijzen als de energiekosten vergelijkbaar worden gemaakt per automodel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ik heb twee punten. De staatssecretaris gaf aan dat het massabalanssysteem in Duitsland goed werkt en dat het in Nederland wel kan maar nog niet is ingevoerd. Ik wil graag van de staatssecretaris weten waarom dit in Nederland niet al gangbaar is en waarom het niet al volop in gebruik is. Welke belemmeringen spelen daar nog?

Een tweede punt is dat ik toch wel heel graag van de staatssecretaris wil horen of hij kan toezeggen dat hij zich er volledig voor inzet dat ondernemers die investeren in voertuigen die rijden op bio-Ing, zo snel mogelijk gebruik kunnen maken van de MIA en de VAMIL-regeling.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u wel. Ik heb nog drie dingen. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris inzake het vóór 1 juli informeren van de Kamer over de zero-emissiezones, met name over het gesprek met de gemeenten over wat de waarschuwingsbrief heeft opgeleverd en ten aanzien van het eventueel verlengen van de boetevrije periode.

De staatssecretaris stond op zichzelf welwillend ten opzichte van het pleidooi voor de gemotoriseerde tweewielers als onderdeel van duurzaam vervoer, maar iets concreets extra's heb ik niet gehoord. Ik ga het dus toch nog even proberen in de rebound. Er zijn handvatten voor werkgevers opgesteld om dit te stimuleren. 2% doet dit nu. Dat leidt bij mij tot de vraag of we die handvatten kunnen evalueren. Dat was vraag één. Vraag twee gaat over de City Deal. De meerwaarde daarvan ten opzichte van een hoogoversis is dat je met gemeenten heel concreet kijkt welke blokkades er zijn om dat te stimuleren. Ik stel de staatssecretaris in de rebound de vraag of hij in ieder geval wil onderzoeken of dit is uit te voeren met een aantal gemeenten die dat willen.

Tot slot ben ik blij dat de staatssecretaris zelf aangeeft dat hij in volle vaart doorgaat met de Lelylijn en dat de motie van mijn hand over het masterplan in die zin niet ter discussie staat. Bij de andere motie is dat helaas wel het geval. Daar hebben wij al veel over gesproken, maar ik wijs er even op dat er een tweede onderdeel in die motie zit, namelijk om te blijven zoeken naar financiering, ook Europees. Ik wil graag nog even onder de aandacht van de staatssecretaris brengen dat we dit ook van hem verlangen.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Koekkoek.

Mevrouw Koekkoek (Volt):

Dank, voorzitter. Bij dat laatste punt sluit ik me aan. Het is zonde als er Europees geld op de plank blijft liggen. Het is hartstikke prima als de noordelijke route, zeg maar Bremen-Hamburg, veel interessanter is, maar we kunnen die goed doortrekken. Daar hoort een proactieve houding bij. Daartoe spoor ik het kabinet aan, ook omdat ik het vaker mis zie gaan. Dat is doodzonde.

Voorzitter. In mijn inbreng heb ik aandacht gevraagd voor mobiliteit, ook van jongeren, met name het lopen en het fietsen. Ik hoorde de staatssecretaris aangeven: wij stellen fietsen beschikbaar. Ik was meer op zoek naar een visie op de steden van de toekomst. Ik noemde Parijs niet voor niets. Je moet ergens heen kunnen zonder dat je een tram of een bus nodig hebt. Je moet gewoon met de fiets en met je voeten ergens kunnen komen. Deelt de staatssecretaris met mij dat dit de visie voor de toekomst is en dat je dat dus ook moet meenemen? Ook tegen mijn collega's zeg ik dat we hier eigenlijk veel te weinig over spreken. Ik hoor graag nog de ambities van de staatssecretaris op dat vlak.

Dank, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer De Hoop.

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

Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording. Ik heb nog twee aanvullende vragen. Wat betreft de toezegging van de staatssecretaris over de evaluatie van de zero-emissiezones is het voor mijn fractie echt belangrijk dat de samenstelling van het wagenpark en de effecten op luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat heel helder naar voren komen. Het gaat erom dat die heel helder naar voren komen in die evaluatie.

Ik vond dat de staatssecretaris bij alles wat ook maar klimaat raakte, wel heel erg makkelijk verwees naar de klimaatbrief van de minister van KGG op 1 mei. Ik verwacht van deze staatssecretaris echt eigenaarschap op zijn eigen dossier. Dat geldt ook voor de stikstofproblematiek. Ik hoorde gelukkig dat er vrijdag nog wel een brief komt vanuit de minister van LNVN, maar ook vanuit deze staatssecretaris verwachten wij echt eigenaarschap om de juiste stappen te zetten. We zien nu eindelijk dat er wel wat gebeurt ten aanzien van elektrische auto's, maar het gaat heel erg traag. Deze staatssecretaris heeft echt een grote verantwoordelijkheid voor duurzaam vervoer.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dat was de tweede termijn aan de kant van de Kamer. Ik kijk heel even naar de staatssecretaris: kunnen we het afdealen met een schorsing van een minuutje of tien?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik denk dat tien minuten goed is, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dan doen we dat. We schorsen voor tien minuten. Laten we tot 18.50 uur doen. We nemen het ruim. Dan hebben we daarna nog veertig minuten. Ik schors de vergadering tot 18.50 uur.

De vergadering wordt van 18.37 uur tot 18.48 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen het debat. Aan de orde is het commissiedebat Duurzaam vervoer. We zijn aangekomen bij de tweede termijn aan de kant van het kabinet. Ik wil graag de staatssecretaris het woord geven voor de beantwoording van de vragen uit de tweede termijn. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Ik begin met de heer Heutink, PVV. De vraag ging over de buitenlandse kentekens en de vrachtwagenheffing. Bij de vrachtwagenheffing en bij tijdelijke tolheffing werken de ANPR-camera's wél. In de meibrief, die gaat over de periode februari-maart, zal ik ingaan op de buitenlandse kentekens in de zero-emissiezone.

Dan was er een vraag van de PVV hoe ik het bijsturen dan wil doen. We moeten eerst beter weten wat de problemen precies zijn. Je kunt op een goede manier bijsturen als je weet wat er daadwerkelijk speelt. Het acteren naar aanleiding van signalen van ondernemers is een lopend proces, waarin we overigens samen met de gemeenten en de brancheorganisaties optrekken. We wachten zeker niet af, maar we moeten wel eerst duidelijke signalen hebben voordat we erop kunnen acteren.

De voorzitter:

U heeft een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik zie, hoor en begrijp dat we pas kunnen acteren als zoveel duidelijk is. Maar mijn vraag is de volgende. We zien dat we eigenlijk al weinig kunnen doen richting gemeenten. Welke dingen heeft de staatssecretaris dan in zijn gereedschapskistje om daadwerkelijk te kunnen gaan sturen? Welke dingen gaat hij daar dan uit pakken?

Staatssecretaris Jansen:

Dat zijn de afspraken die we hebben gemaakt met de gemeenten, waarbij de basis was: geen ondernemer tussen wal en schip; we kunnen ze niet aan het onmogelijke houden. Dat is het gereedschapskistje dat ik heb. Daarmee zal ik het moeten doen met de gemeenten. Maar laat ik heel duidelijk stellen dat de gemeenten heel duidelijk aangeven dat ook zij willen dat dit een succes wordt. Ze zijn er al tien jaar mee bezig en willen ook dat hun ondernemers in hun stad gewoon kunnen doorgaan en dat we uiteindelijk de elektrificatie hiermee vooruithelpen en daarmee schone lucht hebben in de binnensteden.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Staatssecretaris Jansen:

Dan heb ik de laatste vraag van de heer Heutink: kunnen ontheffingen ook vijf jaar duren? Per ontheffing wordt gekeken wat een redelijke termijn is. Een standaardduur van vijf jaar is niet mogelijk, omdat er ook lokale ontheffingen zijn, die ik al eerder noemde in mijn bijdrage. Daardoor wordt het lastig om alles automatisch vijf jaar te doen. Ik neem het wel mee in de gesprekken die ik met de gemeenten hierover voer, want misschien kunnen we inderdaad wel de landelijke ontheffing op die manier behandelen. Maar goed, dit is even iets wat ik in de gesprekken met de gemeenten zal moeten toetsen op wat er mogelijk is.

De voorzitter:

Een korte interruptie nog.

De heer Heutink (PVV):

Dan zou ik graag wel van de staatssecretaris ruim voordat de deadline van 1 juli is gepasseerd willen weten hoe de staatssecretaris dat dan gaat doen en of dat gelukt is. Dan ga ik er ook maar van uit dat dit als zodanig een toezegging is dat de staatssecretaris alles op alles gaat zetten om dat te realiseren.

Staatssecretaris Jansen:

De staatssecretaris kan prima toezeggen dat hij hier met de gemeenten het overleg over voert om te kijken of bijsturing nodig is en, zo ja, op welke wijze.

De **voorzitter**:

Wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd? Dat is de vraag die dan natuurlijk bij een toezegging hoort.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan zal ik de Kamer natuurlijk ook informeren, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ja, maar wanneer, is de vraag.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik ga ervan uit dat wij een overleg hebben met elkaar na in elk geval de meivakantie. Ik zal proberen daar begin juni op terug te komen richting de Kamer.

De **voorzitter**:

Voor het zomerreces. Dank u wel. Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:

Een vraag van de VVD: wil ik per brief terugkomen op de biobrandstoffen in de zero-emissiezones? Ja, dat punt zal ik meenemen in de brief in mei, waarin we dus ook de gegevens van februari en maart hebben over ontheffingen en dergelijke.

Een andere vraag van mevrouw Veltman was om in de brandstofvergelijker de elektriciteitsprijs mee te nemen. Ook elektriciteit wordt door RVO meegenomen in de vergelijking, dus het antwoord is: ja, beide.

Dan een vraag van de heer Pierik in het kader van de MIA en de VAMIL-regeling. Ik ga me daar natuurlijk voor inzetten. Dat heb ik volgens mij net ook richting de heer Pierik aangegeven. Ik kan het alleen niet garanderen omdat ik ook afhankelijk ben van de minister van LVVN. Ik denk dat het pleidooi van de heer Pierik bij haar een warme ontvangst zal krijgen.

Een andere vraag van de heer Pierik ging over het massabalanssysteem in Duitsland. Ik ben er in eerste termijn op ingegaan: het bestaat, maar het wordt alleen niet gebruikt. Dat gaf ik heel duidelijk aan in de eerste termijn. Kijk, het draagt wel bij aan de opschaling van groen gas. Het kabinet stuurt groen gas naar de bebouwde omgeving en de glastuinbouw, dus de bijmengverplichting groen gas stuurt daar ook primair op. Het is ook belangrijk dat alle consequenties gewogen worden voordat we daar uiteindelijk besluiten over nemen. Biobrandstoffen, zoals bio-Ing, zijn een transitiebrandstof in het wegverkeer. Uiteindelijk wordt vrijwel al het wegverkeer elektrisch. Alleen het allerswaarste vrachtverkeer rijdt mogelijk op waterstof. Maar dat is de situatie zoals die in Duitsland is. Nogmaals, het bestaat, maar we gebruiken het niet. Ik wil er wel nader naar kijken hoe we hier eventueel mee om kunnen gaan. Ik snap dat dit misschien een enigszins onbevredigend antwoord is, maar ik heb gewoon wat meer tijd nodig.

De **voorzitter**:

De heer Pierik heeft nog een vraag daarover.

De heer **Pierik** (BBB):

Het is heel fijn dat de staatssecretaris daarnaar wil kijken, maar ik wil dan toch wel graag weten wanneer we daar iets over gaan horen. Wanneer horen we of dat in Nederland dan ook toepasbaar is, omdat het echt behoorlijk kan helpen om de economie meer circulair te maken?

Staatssecretaris **Jansen**:

Laten we voor de veiligheid zeggen: voor de zomer. Dan kom ik hier bij de heer Pierik op terug.

De **voorzitter**:

Dat schrijven we op.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan kom ik bij een vraag van NSC, van de heer Van Dijk. Hij vroeg mij of ik de handvatten voor de tweewielers wil evalueren. Ja, voor de zomer. Oké, dan hebben we die gehad.

Dan een vraag van mevrouw Koekkoek van Volt, die ging over actieve mobiliteit en de inzet in Europa. Laten we vooropstellen dat wij in Europa voorlopers zijn op het dossier fiets; laat ik het zo maar noemen. We werken ook samen in de zogeheten PEP-regeling, het Partnership on Active Mobility. Dat is een van de dingen waar we met andere landen in samenwerken.

Ook had mevrouw Koekkoek het over Europese middelen. Ik zeg altijd heel plat: al het geld dat daar is, is ook van ons, dus als we iets terug kunnen halen ben ik er altijd zeer toe genegen om die stap te zetten. Dus ja, daar sta ik altijd voor open.

Dan een vraag van de Partij van de Arbeid. Dat is tevens de laatste vraag, voorzitter. Hoe zit het met de definitie van zero-emissie? Deze vraag was naar aanleiding van wat wel en wat niet. Voor zero-emissiezones staat in het reglement verkeer en vervoer, waar wij als IenW over gaan: emissievrij aan de uitlaat. Voor de brede klimaatdoelen voor mobiliteit kunnen nog tot 2050 ook biobrandstoffen worden ingezet. Dat is het andere deel. Maar nogmaals, IenW staat aan de lat voor emissievrij aan de uitlaat.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk nog naar de leden. De vragen zijn afdoende beantwoord. Hartelijk dank voor ... O, de heer Olger van Dijk bedenkt zich. Dat was niet de bedoeling, maar gaat uw gang als u toch nog een prangende vraag heeft.

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

Ik had ook nog gevraagd naar onderzoek naar de City Deal. Met het evalueren van de handvatten voor de werkgevers ben ik blij. Mijn vraag is ook of u bereid bent om onderzoek te doen naar een City Deal voor gemotoriseerde tweewielers.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat was inderdaad het tweede deel van de vraag van de heer Van Dijk. Dat loopt natuurlijk mede via de werkgevers. Ik ben wel bereid om het gesprek daarover aan te gaan, maar ik zeg heel eerlijk dat dit het wel wat lastiger maakt.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we aan het einde gekomen van de beantwoording in de tweede termijn aan de kant van het kabinet, de staatssecretaris. Dan doen we nog even wat administratiewerk aan het einde van dit debat. Allereerst moet ik natuurlijk even zeggen dat het lid Heutink van de PVV een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Ook hebben we een een zestal toezeggingen.

- De eerste toezegging. In de volgende rapportage over de zero-emissiezones, die rond 1 mei naar de Kamer komt, zal ook worden ingegaan op het aantal verzonden waarschuwingsbrieven. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk. Ook zal daarin worden ingegaan op de handhaving op buitenlandse kentekens in zero-emissiezones. Dat is een toezegging aan de heer Heutink.

Ik weet even niet of dat in een- en dezelfde brief op 1 mei komt. Ja, dat is zo, hè? Ja.

- Toezegging twee. Voor 1 mei wordt de Kamer door de minister van KGG geïnformeerd over het totale pakket van klimaatmaatregelen voor mobiliteit, inclusief de invulling van het Social Climate Fund, de accijnskorting, vlootnormering voor leaseauto's en een eventuele aanpassing van de youngtimerregeling. Dat is een toezegging aan meerdere leden die daarover vragen hebben gesteld in dit debat.
- Toezegging drie. Voor 1 juli wordt de Kamer geïnformeerd of vanwege het aantal waarschuwingsbrieven de boetevrije periode verlengd zal worden. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk. Dit gaat over zero-emissiezones, zo moet ik er even bij zeggen. Het gaat erom of de boetevrije periode voor zero-emissiezones verlengd wordt. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk. Dat is voor 1 juli. Kijk, dat staat er netjes bij. Ook zal er worden ingegaan op de mogelijkheden om ontheffingen standaard voor vijf jaar te laten gelden.

Volgens is mij dat niet correct opgeschreven ...

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij had ik hierover richting de heer Heutink gezegd: voor de zomer.

De voorzitter:

Ja.

- Dan toezegging vier. Voor het einde van het jaar zal de Kamer verder geïnformeerd worden of de MIA en de VAMIL-regeling gebruikt kunnen worden voor investering in voertuigen op bio-Ing. Dat is een toezegging aan de heer Pierik.
- Dan toezegging vijf. De Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de mogelijkheden om een massabalanssysteem in te voeren voor de bio-Ing in transport. Dit is ook een toezegging aan de heer Pierik.
- De laatste toezegging. Voor de zomer wordt de Kamer geïnformeerd over de handvatten voor de werkgevers voor gemotoriseerde tweewielers. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk.

Dan hebben we de toezeggingen gehad. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van dit commissiedebat Duurzaam vervoer. Hartelijk dank aan de staatssecretaris en aan de ondersteuning voor hun komst en voor de antwoorden. Dank natuurlijk aan de leden voor het voeren van dit debat. Maar niet in de laatste plaats dank aan alle belangstellenden voor dit debat, hier op de tribune of op afstand. Uiteraard ook hartelijk dank aan de ondersteuning en de Griffie voor het mogelijk maken van dit debat. Ik sluit dit commissiedebat. Dank u wel.

Sluiting 18.59 uur.