

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 738

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 25 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 juni 2021 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2020 inzake voortgang duurzame mobiliteit (Kamerstuk 32 813, nr. 572);

de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2020 inzake afspraken zero-emissiestadslogistiek (Kamerstuk 31 209, nr. 224);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 november 2020 inzake Nederlandse bijdrage aan de publieke consultatie over de Europese voertuigemissiestandaarden Euro 7/VII voor auto's, bestelauto's, vrachtauto's en bussen (Kamerstuk 22 112, nr. 2973);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 januari 2021 inzake reactie op verzoek van het lid Tellegen over uitvoering motie van het lid Ziengs inzake vervolgtraject van de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek (Kamerstuk 30 175, nr. 356);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 januari 2021 inzake uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Remco Dijkstra en Postma over de nieuwe apk-roetfiltertest (Kamerstuk 32 813, nr. 656);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 februari 2021 inzake uitvoeringsagenda en subsidieregeling zero-emissiestadslogistiek (Kamerstuk 31 209, nr. 226);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 maart 2021 inzake reactie Orangegas position paper (Kamerstuk 30 196, nr. 751);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 april 2021 inzake stand van zaken uitvoering van de motie van de leden Remco Dijkstra en Ziengs over de effecten van de kwaliteitseis voor bio-ethanol in kaart brengen (Kamerstuk 32 813, nr. 622) (Kamerstuk 31 209, nr. 228);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 maart 2021 inzake toezending TNO-rapporten over NO_x-uitstoot van auto's en mobiele machines (Kamerstuk 31 209, nr. 227);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 maart 2021 inzake beantwoording vragen commissie over de uitvoering van de gewijzigde motie van de leden Remco Dijkstra en Postma over de nieuwe apk-roetfiltertest (Kamerstuk 32 813, nr. 656) (Kamerstuk 32 813, nr. 671);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 april 2021 inzake routekaart versnelling transitie zero-emissieconsumententaxi (Kamerstukken 31 209 en 31 521, nr. 229);

- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 juni 2021 inzake voortgang Klimaatakkoord mobiliteit (Kamerstuk 32 813, nr. 714).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,

Agnes Mulder

De griffier van de commissie,

Rijkers

Voorzitter: Amhaouch

Griffier: Meijers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Amhaouch, Bontenbal, Bouchallikh, Grinwis, Peter de Groot, Hagen, Van Raan en Thijssen,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.30 uur.

De voorzitter:

Welkom allemaal bij het commissiedebat Duurzaam vervoer. Iedereen heeft vier minuten spreektijd. Ik stel twee interrupties in tweeën voor, dus vier vragen. Dat wordt netjes bijgehouden. Ik zie dat meneer Van Raan eraan komt. Hij komt altijd net op de streep binnen.

We gaan beginnen bij de heer Bontenbal van het CDA. Aan u het woord. Uiteraard ook welkom in ons midden aan de staatssecretaris.

De heer Bontenbal (CDA):

Dank, voorzitter. Een van de eerste Nederlanders die elektrisch reed, was oud-premier Ruud Lubbers. Al in 2005 liet hij een Volkswagen Passat ombouwen tot een elektrische auto. In die tijd waren er nog geen fatsoenlijke elektrische auto's en de actieradius was ook beroerd. Het kwam regelmatig voor dat de auto dienst weigerde en Lubbers daardoor te laat kwam. Ook is bekend dat Lubbers soms met een lege accu kwam te staan en bij willekeurige mensen thuis moest aanbellen om weer te kunnen opladen. Zijn vrouw was daar niet blij mee. Zij vond dat een inbreuk op de privacy van die mensen. Maar Lubbers vond het geen probleem en wist dat de mensen het wel leuk vonden. "Ik kreeg altijd koffie en ik heb nog nooit hoeven betalen voor de stroom", zei hij daar later over.

Zestien jaar later zijn we gelukkig een heel stuk verder. Dankzij first movers als Ruud Lubbers en dankzij de normering en stimulering door de overheid, zijn oud-fabrikanten elektrische auto's gaan ontwikkelen. Er is een groot aantal elektrische modellen te koop met een prima actieradius. De afgelopen maanden hebben grote autofabrikanten zoals Volvo, Ford en Fiat aangekondigd in 2030 alleen nog maar elektrische auto's te produceren. Een belangrijke reden

voor deze ambitieuze doelstellingen van autofabrikanten is dat zij zien dat het menens is met het Europese klimaatbeleid.

De staatssecretaris schrijft in haar brief dat aanscherping van Europese emissienormen de meest effectieve manier is om de uitstoot van emissies in mobiliteit verder te laten dalen. Daar moet alle inzet van het kabinet op gericht zijn. Nederland zal zijn klimaatdoelen moeten aanscherpen als uitwerking van de Europese Green Deal, waarin een reductiedoelstelling van 55% in 2030 is afgesproken. Dat raakt ook de mobiliteitssector. Hoe steviger Europa normeert, hoe effectiever het beleid en hoe meer meewind Nederland krijgt, zoals de commissie-Van Geest dat noemde. Kan de staatssecretaris een inschatting geven van hoeveel meewind de aanscherping van emissienormen Europa gaat opleveren? Wat is de inzet van Nederland op dit punt?

Voorzitter. De uitrol van elektrisch vervoer kan worden vertraagd door een gebrek aan laadinfrastructuur. Het is niet ondenkbaar dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur de belangrijkste bottleneck gaat zijn voor het succes van elektrisch rijden. De CDA-fractie maakt zich zorgen over de doorlooptijden voor de realisatie van laadinfrastructuur. Onderzoek onder de gebruikers van elektrische auto's laat zien dat een wachttijd van een halfjaar geen uitzondering is. Een en ander begint met inzicht in de wachttijden, uitgesplitst per gemeente. Is de staatssecretaris bereid om een monitoring op te zetten voor de doorlooptijden van de realisatie van laadpalen? Want dan is ook bijsturing mogelijk.

In 2025 moeten er 40 zero-emissiezones in grote steden zijn. Dat vraagt om forse vermogens aan laadinfrastructuur. Die capaciteit in het elektriciteitsnet is er niet zomaar. Daar is een goede voorbereiding voor nodig. Maar gemeenten hebben weinig uitvoeringscapaciteit en zijn nog niet proactief bezig met laadinfrastructuur voor stadslogistiek. Ze wachten op de plannen van de logistieke sector, maar de logistieke sector wacht op de publieke infrastructuur van de gemeente en zo gebeurt er te weinig. Hoe gaat de staatssecretaris deze patstelling doorbreken?

Voorzitter. Deze week was er goed nieuws, want uit onderzoek blijkt dat elektrisch vervoer goed is voor de economie. We verdienen daar zo'n 5 miljard euro mee, zo blijkt uit de rapportage van RVO. Maar we laten hier ook kansen liggen, want in de rapportage staat terecht dat we het nog niet goed doen op het gebied van de productie en assemblage van batterijen. We laten daar enorme kansen liggen. In verschillende landen in Europa worden plannen ontwikkeld voor batterijenfabrieken, maar in Nederland nog niet. Dat komt omdat onvoldoende wordt samengewerkt aan een gezamenlijk initiatief. Wil de staatssecretaris hierin een coördinerende rol op zich nemen en partijen bij elkaar brengen? Waarom geen batterijenfabriek in Limburg bij VDL? Zeker nu BMW zijn MINI's niet langer daar wil laten maken.

Voorzitter. In de zakelijke markt is er nog een flink potentieel voor verduurzaming van het wagenpark. Via de werkgever zijn afspraken te maken over duurzaam vervoer. Hoe kunnen we de zakelijke markt nog verder versnellen zonder dat er extra subsidie bij hoeft? Want de businesscase is vaak al positief. Hoever kunnen we nog komen door convenanten met grote werkgevers te sluiten? Of is wellicht normering van het wagenpark nodig, zoals in België?

Tot slot. Ik keer nog even terug naar Ruud Lubbers. Het is goed om steeds weer te beseffen waarom we met duurzaam vervoer bezig zijn. Dat is om deze aarde op een goede manier aan de

volgende generatie over te dragen. Dat is goed rentmeesterschap en dat was ook waar Lubbers tot het einde van zijn leven aan werkte.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, de heer Bontenbal. U bent enigszins over de tijd heen gegaan, maar we zijn vandaag een beetje coulant. Ik ga naar mevrouw Van Hagen van D66. Mevrouw Hagen? Excuseer.

Mevrouw Hagen (D66):

De coronacrisis heeft ons geleerd hoe belangrijk de vrijheid is om te kunnen gaan en staan waar je wilt. Maar de crisis onderstreepte misschien nog wel meer het belang van onze gezondheid, boven welke waarde dan ook. Denk aan duurzame en schone mobiliteit en zorgen dat we ons vrij kunnen blijven bewegen, met het behoud van een gezonde leefomgeving en een gezonde lucht voor onze kinderen en toekomstige generaties.

Het afgelopen jaar hebben we ervaren dat thuiswerken mogelijk is. Tijdens de spitsuren kan men gemakkelijk van a naar b, zonder een enkele file; een beweging die we in ons dichtbevolkte land willen vasthouden. Toch ontstaan de eerste files weer en horen we geluiden over werkgevers die verwachten dat hun medewerkers weer alle dagen op kantoor zijn. In het Klimaatakkoord stond een duidelijke afspraak om werkgevers in 2022 wettelijk verantwoordelijk te maken voor de reductie van CO₂-uitstoot in het woon-werkverkeer. Ik begrijp dat dit vertraging oploopt door de Omgevingswet. Zonde, want hier is niet alleen klimaatwinst maar ook tijdswinst te behalen. Hoe gaat de staatssecretaris deze afspraak nakomen?

Voorzitter. Elektrisch rijden is de toekomst; de vrijheid om ons te bewegen, maar dan schoon. En het levert ook nog eens duizenden banen op. Het vraagt wel wat van ons energienetwerk, bijvoorbeeld het aan- en afkoppelen van onze elektrische auto's en het ontladen ervan als we de stroom anders willen inzetten, zodat we de energie van onze auto als we thuiskomen kunnen inzetten om te koken of bijvoorbeeld te netflixen. Wil de staatssecretaris de commissie informeren over de voortgang van het opheffen van de dubbele energiebelasting, zodat je niet twee keer energiebelasting betaalt?

Er zijn elektrische auto's die op een fase in plaats van drie fasen laden. Dit kan er in de toekomst voor zorgen dat het net overbelast raakt. Kan de staatssecretaris aangeven of ze samen met de RDW het soort laadsysteem van auto's en de kwaliteit ervan wil laten keuren? Is de staatssecretaris bereid de regie te voeren, zodat we voorkomen dat ons stroomnet overbelast raakt door eenfaseladers?

Voorzitter. Voor de verdere verduurzaming van onze mobiliteit kunnen we uit veel Nederlandse initiatieven putten, zowel in de luchtvaart alsook op de weg. Een knappe Nederlandse uitvinding is de Lightyear One, die recent op het Plein voor de Tweede Kamer te bewonderen was. Dit soort innovaties is cruciaal in het versnellen van de verduurzaming van ons wagenpark. D66

verneemt graag van de regering hoe zij deze Nederlandse innovatie ondersteunt, bijvoorbeeld met een lagere bijtelling of een innovatiesubsidie.

Ten slotte, voorzitter. We verheugen ons allen op de zomervakantie. Met de ontwikkeling van meer laadstations kan dat ook met de elektrische auto. Of ook leuk: met de elektrische camper. Maar er ligt nog wel een uitdaging. Hoe ondersteunt de regering elektrische campers financieel, net als de bestelauto's, zodat we ook elektrisch op vakantie kunnen?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, mevrouw Hagen. Ik geef het woord aan de heer De Groot van de VVD.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil graag starten met -- net als mijn collega van het CDA -- te refereren aan het gisteren verschenen rapport, waarin wordt genoemd dat het volume aan bedrijvigheid in de sector duurzaam vervoer inmiddels 5 miljard is. De verwachte banengroei ziet er voor de komende jaren heel erg mooi uit. De transitie naar minder CO₂-uitstoot door vervoer levert voordelen op voor onze economie. Sterker nog, alle mooie bedrijven die bezig zijn op het gebied van het verduurzamen van vervoer -- zoals bedrijven voor elektrische vrachtauto's, duurzame bussen, zonneauto's of laadpalen -- versterken onze internationale innovatiekracht en onze exportpositie.

De voorzitter:

Een puntje van orde: mevrouw Hagen, zou u de microfoon even willen uitzetten?

Mevrouw Hagen (D66):

O, excuus. Ja, natuurlijk.

De voorzitter:

Excuseer, de heer De Groot. Gaat u verder.

De heer Peter de Groot (VVD):

Collega Hagen refereerde al aan de zonneauto. De VVD heeft daar ook een vraag over aan de staatssecretaris. Hoe kan de staatssecretaris naar ondersteuning zoeken voor opschaling van het gebruik? Welke rol ziet zij hierin voor het ministerie?

Ik heb vorige week in het commissiedebat Verkeersveiligheid erop aangedrongen om haast te maken met het LEV-kader, want het zijn juist de elektrische voertuigen die nodig zijn voor het verduurzamen van vervoer in de stad. Of het nou elektrische verzorgvoertuigen, deelscooters of andere elektrische voertuigen zijn, ze gaan alle een grote bijdrage leveren aan het verduurzamen van stadslogistiek en vervoer. Deelfietsen en deelscooters spelen met name in steden en dorpen een rol om zowel de flexibiliteit alsook de uitstoot van reizen te verminderen. De VVD ziet dat er nog weinig aandacht is voor het organiseren van specifieke stallingsplekken. Het is van belang om in en rondom de stad en dorpen voor deze specifieke groep opstelplaatsen beschikbaar te hebben. Dat zal het gebruik en de veiligheid bevorderen. Hoe kijkt de staatssecretaris naar het vormgeven van deze plekken?

Voorzitter. Wat het verduurzamen van stadslogistiek en het bevoorraden betreft, het volgende. Vrachtverkeer door middel van elektrisch goederenvervoer moet realistisch zijn en blijven. Het is van belang dat we kijken naar wat deze sector nodig heeft, nu deze zich aan de doelen van de emissieloze stadslogistiek heeft gecommitteerd maar in de uitvoering al naar problemen kijkt. Er zijn nog weinig elektrische vrachtwagens beschikbaar, en als ze al beschikbaar zijn, zijn ze veel duurder dan een vrachtwagen met verbrandingsmotor. Deze ondernemers hebben zekerheid nodig dat er voldoende eenduidige laadinfrastructuur in de stad is, wat nu nog niet het geval is. Deelt de staatssecretaris de mening dat laadinfrastructuur noodzakelijk is voor een versnelde vergroening van het wegtransport in en om steden? Hoe neemt zij hier de regie op en hoe brengt zij in kaart welke volgende stappen moeten worden gezet voor deze sector?

Dat brengt mij bij de hieraan verbonden vraag. De VVD heeft regelmatig gepleit voor geharmoniseerde zero-emissiezones. Wij moeten er niet aan denken dat vrachtwagenchauffeurs in de toekomst niet meer uit de verschillen gaan komen. Gelukkig gelden er landelijke uitgangspunten, maar toch heeft elke gemeente de vrijheid om zelf regels in te stellen. De VVD vraagt de staatssecretaris daarom wat dan precies "uniform" is. Hoe ver gaat dat? Hoe gaat de staatssecretaris voorkomen dat er tussen de gemeenten onwerkbaar verschillen optreden? Welke rol speelt het landelijk loket voor aanvragen van een ontheffing en/of een vergunning hierin? Kan de staatssecretaris een en ander verduidelijken?

Van vrachtwagens sla ik het bruggetje naar stadslogistiek door bestelbusjes. Er zijn nog weinig emissieloze bedrijfsauto's beschikbaar en weinig mkb'ers maken gebruik van de mogelijkheid om via de Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's vergroening te ondersteunen. Mijn voorganger Ziengs heeft al compensatie gevraagd. Kan de staatssecretaris aangeven welke inspanningen zij verricht om ervoor te zorgen dat ondernemers op de hoogte zijn? Wordt onderzocht of de subsidie wel toereikend is in de jaren 2023-2024 naarmate de invoering van zero-emissiezones dichterbij komt?

Voorzitter. Als laatste heb ik nog twee korte vragen. Banden spelen een grote rol in duurzaam vervoer. Op welke wijze denkt de staatssecretaris bandenvernieuwing in de toekomst te stimuleren? Tevens heb ik een vraag over de staat van accu's in auto's. Zoals de staatssecretaris weet, is de informatie over de staat van het accupack in gebruikte auto's nu alleen door autobedrijven te achterhalen. Is de staatssecretaris het met de VVD eens dat deze informatie thuishoort bij de eigenaar van het voertuig?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, de heer De Groot. Dan ga ik naar de heer Thijssen van de Partij van de Arbeid.

De heer Thijssen (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Van alle debatten die ik van mijn collega Habtamu kan overnemen, vind ik het heel erg leuk dat ik dit debat mag overnemen. Hij doet Onderwijs, dat ik niet zomaar zou kunnen overnemen, maar dit vind ik echt superleuk. Ik vind het ook superleuk om met de staatssecretaris in debat te gaan. De laatste keer dat we elkaar zagen, was volgens mij op Terschelling, bij springtij, dus leuk dat we hier nu ook met elkaar in gesprek gaan.

Allereerst dank voor alle stukken die de staatssecretaris heeft opgestuurd, met alle updates over de zero-emissiezones en de taxi's en de bussen. Het is goed om te lezen waar de voortgang zit. Ik heb er wel een vraag over. Er zijn voor al die verschillende technologieën hele precieze doelstellingen gemaakt. Liggen we daarmee op koers? Gaan we inderdaad 30 of 40 emissieloze zones hebben in verschillende gemeenten? Gaan we de doelstellingen voor de taxi's et cetera halen?

Mijn belangrijkste vraag voor dit debat is eigenlijk een hele andere. Volgens de KEV van 2020, van afgelopen najaar, hebben we in 2030 2% minder uitstoot van mobiliteit. De rest van de economie heeft een doelstelling van 49%. En eigenlijk moeten we nog verder, want er komt een Green Deal in Europa aan, waar Nederland vóór heeft gestemd. Halen we met deze maatregelen de 49%? Komen we daarvan in de buurt? Als dat niet zo is, wat ik vermoed, kan de staatssecretaris dan aangeven wat voor maatregelen we additioneel kunnen nemen? Zoals ik in het klimaatdebat al zei, is dit kabinet demissionair, maar het klimaat en de klimaatverandering uiteraard niet. We willen volgens mij allemaal recht doen aan de Green Deal, dus wellicht kunnen we wel meer doen.

Dan wil ik aanhaken op wat collega Bontenbal al zei over de regeling die de zuiderburen hebben afgesproken voor zakelijke auto's. Die ziet er verschrikkelijk interessant uit. Hoeveel megaton zouden we wel niet kunnen besparen in Nederland als we dat zouden kunnen doen? Kunnen we daar nu meters op maken? Wat is de reactie van de staatssecretaris hierop?

Dan kom ik op de Mobiliteitstafel bij het Klimaatakkoord. Ik weet dat de laatste versie daarvan behoorlijk ambitieuzer was dan wat uiteindelijk in het Klimaatakkoord terecht is gekomen. Kunnen we niet terugrijpen op dié afspraken en die er weer bij halen en kijken of we niet een plusje moeten zetten op het huidige beleid, omdat we volgens de KEV die maatregelen niet halen?

Dan heb ik nog een paar kleine punten. Ten eerste vind ik het top om te lezen over de inzet van de staatssecretaris om de status van de accu voor alle eigenaren van auto's in de EU beschikbaar te maken. Ik vind het van de zotte dat die in het bezit is van de autofabrikant. Dat ding is toch van mij en niet van de autofabrikant?

Dan heb ik twee andere kleine punten. Het ene punt betreft het betalen bij laadpalen. Wat ik daarvan hoor, is dat je tien pasjes bij je moet hebben om te kijken wat die dag de laagste prijs is. Kunnen we dat harmoniseren? Hoe ziet de staatssecretaris dit?

Ik kom op het laatste punt. Bij de aankoop van elektrische auto's wordt vaak niet gepraat over de total cost of ownership. Als verkopers dat wel zouden doen, zouden veel meer mensen Ruud Lubbers volgen en elektrisch gaan rijden. Wil de staatssecretaris zich ervoor inzetten dat de norm wordt dat bij de aankoop van een auto de total cost of ownership wordt gecommuniceerd?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, de heer Thijssen. Ik had begrepen dat de heer Lubbers een oude Passat had omgebouwd tot een elektrische auto. Dat moeten de mensen nu niet doen, want nu zijn ze kant-en-klaar. Ik geef het woord aan mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank, voorzitter. We zijn het er volgens mij gelukkig allemaal over eens dat duurzaam vervoer ontzettend belangrijk is, tegen de klimaatcrisis en tegen luchtvervuiling, en ook als belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord. Daar wil ik graag verder op ingaan.

In het Klimaatakkoord worden op het gebied van mobiliteit vier onmisbare maatregelen genoemd. Een daarvan is het "met spoed ontwikkelen van regionale mobiliteitsplannen en een daarmee samenhangend nationaal mobiliteitsplan". Zo'n regionaal plan is ontzettend belangrijk om met concrete oplossingen te komen, zoals het stimuleren van het ov, deelauto's, het verbeteren van de fietsinfrastructuur en het regelen van de laadinfrastructuur. Twee jaar later hebben echter pas twee regio's zo'n plan vastgesteld. Lokale en regionale overheden geven aan dat ze meer regie vanuit het Rijk willen en onvoldoende worden ondersteund. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat dit beter wordt geregeld?

De tweede vraag die ik hierbij heb, gaat over het Nationaal Mobiliteitsprogramma. In een bijzin noemt de staatssecretaris dat zij dat niet meer gaat vaststellen, juist nu regionale partijen een gebrek aan regie ervaren. Wederom: dit werd in het Klimaatakkoord aangekondigd als een onmisbare maatregel. Wij vinden het onbegrijpelijk dat dit programma nu niet wordt uitgevoerd. Kan de staatssecretaris toezeggen dat er toch een nationaal programma gaat komen en er dan meer regie gaat komen, waar de lokale overheden zo zeer om vragen?

Tot slot kom ik op het samenbrengen van de verschillende plannen. Er is sprake van zowel een regionaal mobiliteitsplan als regionale energiestrategieën. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat deze twee verschillende plannen in samenhang met elkaar worden gebracht en elkaar juist versterken in plaats van een papieren werkelijkheid creëren die misschien moeilijk te harmoniseren is?

Het volgende punt gaat over zero-emissiestadslogistiek en ov. Dit is ontzettend belangrijk, want het gaat helpen tegen de klimaatverandering en voor onze gezondheid. We zijn dan ook blij dat in het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 30 tot 40 grote steden alle stadslogistiek zero-emissie moet zijn in 2025. We vinden het belangrijk dat dit doel wordt gehaald. Inmiddels hebben zo'n twintig gemeenten hun zero-emissiezone vastgesteld. De staatssecretaris geeft aan dat het haalbaar lijkt dat in de zomer 30 zones worden aangekondigd. Kan de staatssecretaris garanderen dat dit gaat gebeuren en dat daarmee het 2025-doel wordt behaald? We vragen ons namelijk ook af of er momenteel voldoende gebeurt om gemeenten en ondernemers zo goed mogelijk te ondersteunen bij de transitie. Het is goed dat ondernemers momenteel subsidie kunnen ontvangen voor de aanschaf van een emissieloze bestelauto. Ziet de staatssecretaris kansen om deze subsidieregeling uit te breiden voor de aanschaf van elektrische bakfietsen en vrachtfietsen om daarmee het systeem uit te breiden?

Dan een vraag die raakt aan de financiële gevolgen van de coronacrisis. Zojuist werd al aangegeven dat de manier waarop we werken veranderd is. Tevens heeft de coronacrisis ontzettend veel mensen diep in de portemonnee geraakt, met name de kleine ondernemers. We vragen ons dan ook af in hoeverre de financiële gevolgen van de coronacrisis, de transitie naar zero-emissiestadslogistiek in de weg staan voor kleine ondernemers? Hebben zij wel voldoende middelen om een duurzaam voertuig aan te schaffen voor 2025? Is het in het licht van de coronacrisis en groen herstel noodzakelijk om kleine ondernemers extra te ondersteunen en de plannen opnieuw te bekijken en tegen het licht te houden?

Dan kom ik op het openbaar vervoer. In 2025 moeten alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer zero-emissie zijn. Ook de ov-bedrijven zijn momenteel ontzettend hard geraakt. De staatssecretaris gaf in eerdere debatten aan dat we niet penny wise moeten gaan handelen. Ik zou daar graag het punt bij willen maken dat ov-bedrijven ontzettend moeilijke keuzes moeten gaan maken. Hoe gaat de staatssecretaris voorkomen dat ov-bedrijven door alle moeilijkheden rondom corona juist op dit moment keuzes gaan maken waarmee ze de doelen niet gaan behalen? Wordt daar op een bepaalde manier ondersteuning aan geboden?

Tot slot kom ik op het stimuleren van emissieloos vervoer. Omdat ik bijna aan de tijd zit, ga ik hier verder niet heel veel woorden aan besteden. Ik sluit mij graag aan bij de woorden van de collega's van het CDA en de PvdA. Ook wij kijken met grote interesse naar onze zuiderburen en vroegen ons af wat wij daarvan kunnen leren en welke mogelijkheden de staatssecretaris ziet om vanuit vergoedingen en tegemoetkomingen de aanschaf van bedrijfswagens te stimuleren.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, mevrouw Bouchallikh van GroenLinks. We gaan naar meneer Van Raan van de Partij voor de Dieren. Aan u het woord.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank u wel. Omdat de heer Bontenbal over de periode Lubbers begon, heb ik uiteraard meteen even gekeken hoeveel de uitstoot onder het kabinet-Lubbers is gestegen, in de diverse kabinetten van 1982 tot 1994. Dat is met 14%. Wat dat betreft is het meneer Lubbers niet gelukt de wereld beter door te geven. De heer Bontenbal heeft waarschijnlijk meer geluk, want ik hoor hem duidelijk zeggen dat het aanscherpen van emissies goed kan helpen als sturingsmiddel om gedrag te beïnvloeden. Dat is volgens mij goed nieuws. Ik dicht de heer Bontenbal dus meer kansen toe dan de heer Lubbers.

Voorzitter. Het wegverkeer veroorzaakt ongeveer 20% van de CO₂-uitstoot. Om de door ons zelf opgelegde afspraken na te komen, is er een modal shift nodig. De staatssecretaris heeft het daar ook vaak over. Mensen moeten zich gemakkelijk, gezond en duurzaam kunnen bewegen. Tijdens de coronacrisis hebben we gezien dat mensen meer thuiswerken, want de digitale snelweg heeft de fysieke snelweg tijdelijk vervangen. Dat er minder auto werd gereden en er minder werd gevlogen, is een van de weinige pluspunten van de afgelopen periode. Duurzaam vervoer betekent voor de Partij voor de Dieren dat we de transitie moeten doorzetten, op krimp van de luchtvaart, krimp van het autogebruik, groei van het ov en groei van het deelvervoer. Ook moeten we het fietsen meer gaan stimuleren, want naast lopen is fietsen zo'n beetje de meest gezonde en duurzame optie van vervoer. De staatssecretaris gaf aan dat het aandeel fietsen relatief hoger ligt dan voor de pandemie. Dat roept de vraag op of deze relatieve stijging komt doordat er meer fietsers zijn of minder auto's op de weg. Hoe gaan we die stijging vasthouden? Want dat is volgens mij een ontwikkeling die we allemaal toejuichen. Verder vraag ik de staatssecretaris welke mogelijkheden zij ziet om fietsen voor een breder publiek toegankelijker te maken. Dan kunnen we namelijk naast duurzaam vervoer ook iets aan de vervoersarmoede doen.

Voorzitter. Dan kort over het ov. We gaan het tijdens het MIRT-overleg uiteraard nog uitgebreid over het ov hebben. We moeten dat wat duurzaam vervoer betreft ook echt aanjagen, want de meest duurzame mobiliteitskilometers zijn die kilometers die we met publiek vervoer afleggen, zo blijkt. De vraag die ik nu al wil neerleggen, zodat we er volgende week verder over kunnen praten, is: hoe gaan we dit nu verder promoten, aanjagen, duurzamer maken en betaalbaarder maken?

Voorzitter. Dan kom ik op de auto's. Volgens het CBS zijn er 8,7 miljoen personenauto's. Dat is 14% meer dan in 2010. Het is geen goede ontwikkeling dat het wagenpark zo hard groeit. De elkaar versterkende trends van meer asfalt, dus meer auto's en dus meer asfalt -- aangejaagd door partijen als de VVD -- dienen doorbroken te worden, te beginnen met het stoppen van de onzalige verbreding van de A27. Om dit aan te pakken, moet er meer worden ingezet op -- we zeiden het al -- meer ov et cetera. Kan de staatssecretaris toelichten hoe het ov maar ook het deelvervoer verder gestimuleerd gaat worden?

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

In de tijd van Lubbers hebben wij thuis nooit biobrandstof gehad. We stoomden in de families toen aardig met de fossiele Mercedes rond, maar dat terzijde, want daar hebben we het al eens eerder over gehad. Mijn vraag gaat over de jacht van de heer Van Raan op de auto. Waarom kiest hij er niet voor om te zeggen dat de auto nodig is in Nederland? Je moet je regionaal kunnen verplaatsen. Het is belangrijk dat we die vrijheid van bewegen houden. Waarom zet hij als partij niet in op: ik ga mee in de verduurzaming van de personenauto en daarmee zorg ik ervoor dat de effecten die we willen bereiken behaald gaan worden? Waarom zet hij zo hard erop in dat het maar eens wat minder moet met die auto?

De **voorzitter**:

Waarom, de heer Van Raan?

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik vind dat een prachtig bruggetje naar het laatste gedeelte van mijn bijdrage. Die gaat namelijk over de verduurzaming van het autopark. Als er dan nog vragen zijn ...

De **voorzitter**:

Gaat u voort en dan horen we daarna het antwoord op de vraag van de heer De Groot.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Van die bijna 9 miljoen auto's -- moet je even voorstellen: 9 miljoen auto's! -- zijn er 402.000 elektrisch en hybride. Het gaat ons er niet om het fossiele wagenpark een-op-een te vervangen door elektrische wagens, zeg ik als antwoord op de heer De Groot. De verschuiving naar de andere modaliteiten betekent dat het aandeel elektrische auto's tegenover hybride en fossiel sowieso al omhoog moet gaan. We kijken naar mogelijkheden om dit te stimuleren. Ik ben benieuwd hoe de staatssecretaris dit voor zich ziet. Ik sluit me aan bij de vragen van de heer De Groot en D66, namelijk: hoe kunnen we het aandeel elektrische auto's vergroten? Met zonneauto's bijvoorbeeld. Ik weet niet of dit een antwoord op de vraag was.

De **voorzitter**:

De heer De Groot, is dit voldoende antwoord op uw vraag? Ja?

Gaat u voort, meneer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Tot slot. Om het aantal gereisde kilometers te beperken, is een goede spreiding tussen woon-werkverkeer nodig. Is de staatssecretaris bereid om met de ministers van Binnenlandse Zaken en EZK in gesprek te gaan om het woon-werkverkeer aan te pakken, in samenhang met de uitdaging op het gebied van duurzaam vervoer en ruimtelijke ordening? We weten dat de tolerantie van mensen voor de gemiddelde reistijd, de maximale reistijd, ongeveer één uur is. We zien ook dat dat uur door de jaren heen meer in afstand is gematerialiseerd. We zijn verder weg van het werk gaan wonen, terwijl er geweldige kansen liggen om het woon-werkverkeer dichterbij te brengen, want het duurzaamste is uiteraard om mensen op fietsafstand van hun werk te laten wonen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. U bent als ervaren Kamerlid ruim over de tijd heen, maar dat is mijn schuld. Het woord is aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dank, voorzitter. Om wellicht wat tijd in te lopen, sluit ik mij aan bij veel van de vragen van de collega's en schrap ik die onderwerpen uit mijn bijdrage, zoals het aanhalen van het rapport en die 5 miljard. Ik begin dus maar met een paar aanvullende vragen, en allereerst met een statement.

Afgezien van thuisblijven begint duurzaam vervoer met lopen, fietsen, ov, daarna elektrisch rijden en vervolgens uiteraard met beprijzen, waarbij de vrachtheffing de eerste stap is op weg naar volledige beprijzing. Eigenlijk is de vraag waar dat wetsvoorstel blijft, maar dat terzijde, want daar gaat deze staatssecretaris niet over maar haar collega. Maar wellicht kan zij nog een zetje geven.

Dan kom ik op de inzet op elektrisch vervoer. Die moet in 2030 zo snel mogelijk richting de 100% zero-emissienieuwverkoop. Wat is hier de inzet van de staatssecretaris? Het begint uiteraard met scherpere EU-normen, zonder de mogelijkheid van verhandelen. Nationaal stimuleren heeft immers veel minder zin zolang Tesla de hier gerealiseerde CO₂-winst aan Fiat-Chrysler mag verpatsen, dat zonder die Europese rechten die normen niet zou halen. Wat vindt de staatssecretaris van deze aflaathandel? Wat kan zij ertegen doen? Wat is ze bereid om ertegen te doen in Europa?

Het aantal interessante EV-modellen begint gelukkig toe te nemen, alhoewel de investeringshobbel best wel een flinke blijft voor veel gezinnen. De markt van EV's voor wat grotere gezinnen ontbreekt nog praktisch, tenzij je een vrij grote Tesla kunt betalen. Ook het aantal occasions begint toe te nemen, maar de consument hapt ondanks subsidie nog niet heel gretig toe in de tweedehandsmarkt, zo lijkt het. Wat is de idee van de staatssecretaris hierover?

Verdwijnen er door de diverse maatregelen die bijvoorbeeld op het gebied van subsidiëring worden genomen, nu minder EV's naar het buitenland dan voorheen?

De kilometerheffing had ik al bepleit.

Dan kom ik nog even op het punt van de slimme laadinfra en überhaupt de laadinfra. De aanleg gaat voortvarend maar nog niet snel genoeg. Wat is momenteel het grootste knelpunt? Zijn dat de locaties, of de initiatiefnemers of de projecten? Is dat de gemeentelijke capaciteit? Wat is hier het hoofdprobleem? Welk zetje kan de staatssecretaris geven om een en ander te versnellen?

Dan kom ik op de afstemming over ruimtelijke ordening tussen bijvoorbeeld het ministerie van IenW en het ministerie van Binnenlandse Zaken, en sowieso de afstemming. Die behoeft nog wel wat aandacht. Ik denk bijvoorbeeld aan het Bouwbesluit. Wat kunnen we daar nog in verankeren om slimme stadslogistiek beter te maken? En dan niet alleen via elektrische distributie, maar bijvoorbeeld ook zoiets als pakketkluisen bij hoogbouw. Er is in diverse steden veel hoogbouw en nieuwbouw rond de grote stations. Hoe makkelijk zou het zijn als daar pakketkluisen zouden zijn en dat standaard staat voorgeschreven: bij zoveel appartementen in een complex een pakketkluis in het Bouwbesluit? Dat is misschien wel handig.

Wat hebben gemeenten nodig om alle logistiek in vooral de overvolle steden beter te kunnen organiseren? Als raadslid heb ik lokaal weleens het idee van de concessiesystematiek bepleit. Daar zitten natuurlijk wat haken en ogen aan, ook vanuit marktordening. Wat kunnen we doen om die enorme hoeveelheid busjes die door de straten scheuren wat te verminderen?

Ik zag dat er nog niet zoveel regionale mobiliteitsplannen waren opgesteld. Pas twee regio's hebben dat gedaan. Wat is hier precies de bottleneck? Is het niet zo hip? Is er ondersteuning nodig vanuit het Rijk? Ik ben benieuwd.

Als laatste: zoals collega Van Raan zei, is op de fiets springen uiteindelijk een van de allerbeste dingen die je kunt doen voor duurzaam vervoer. Gaat de nieuwe vormgeving van het Mobiliteitsfonds een beetje helpen om fietsinvesteringen een grotere kans te geven, met oplossingen voor de fiets en zeker ook voor de elektrische fiets, die tegenwoordig een groeimarkt is? Een lap fietsasfalt is misschien veel aantrekkelijker, en sowieso goedkoper, dan een ouderwetse streep asfalt voor de auto. Draagt de vormgeving van het Mobiliteitsfonds daaraan bij? Dat was mijn slotvraag.

De voorzitter:

Dank aan de heer Grinwis van de ChristenUnie. We zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn. Ik kijk even naar de staatssecretaris. We gaan om 17.20 uur verder met de termijn van de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 17.02 uur tot 17.20 uur geschorst.

De voorzitter:

Dit is de beantwoording in eerste termijn van de staatssecretaris. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de leden voor al hun vragen. Ik wilde even beginnen met een filmpje dat ik laatst voorbij zag komen, volgens mij op Twitter. Het ging over een land waar ze onwijs goed bezig waren met duurzaam vervoer. Je zag daarin dingen voorbijkomen waarvan je dacht: zo, die hebben het goed voor elkaar, met fietsen, biobrandstoffen, schone en zero-emissiezones in de binnensteden, bussen en waterstoffreinen. Uiteindelijk kwam er een prachtig rood-wit-blauw vlaggetje voorbij. Toen dacht ik: we zijn met elkaar goed bezig. Dit doen we met elkaar.

Dat hoor ik hier ook in het debat. U heeft allemaal vragen. Door al die vragen heen hoor ik het erkennen van de kansen voor de Nederlandse economie, voor het klimaat, voor onze gezondheid en ook een oproep aan alle kanten of het misschien toch nog sneller kan en of we misschien toch nog verder kunnen gaan. Volgens mij is dat een mooie gezamenlijke zoektocht. Ik hoop dat ik daar voor een deel wat vragen over kan beantwoorden. Voor een deel zal het nog work in progress zijn. Met die positieve noot wilde ik graag beginnen.

Voorzitter, ik heb een paar blokjes. Ik wilde even beginnen met de context en het Klimaatakkoord. Wat hebben we nu eigenlijk afgesproken? Wat is eigenlijk de setting waarin we nu werken? Daarna zijn er wat vragen gesteld over stadslogistiek. Dat is denk ik het dikste blok. Wat hebben we daarover nou concreet afgesproken? Hoe werkt dat voor ondernemers? Dan specifiek over EV en met name de laadinfrastructuur daarvoor. Dan is er nog een aantal overige vragen in een blokje overig. Dat is hoe ik het een beetje wilde indelen, met uw welnemen.

Voorzitter. Eerst het Klimaatakkoord in het algemeen. We hebben ons als Nederland gecommitteerd aan het Klimaatakkoord van Parijs. Dat zei dat we ons moesten richten op "well below 2 degrees", ver onder de 2 graden, dus op de 1,5 graaddoelstelling. Bij de start van dit kabinet hebben we het PBL gevraagd: als je de doelstelling die we met elkaar ondertekend hebben nu vertaalt naar wat dat voor Nederland zou betekenen, waar kom je dan op uit? Toen kwamen we erop uit dat Nederland in ieder geval 49% CO₂ zou moeten besparen op onze uitstoot als geheel. Dat is dus niet per se 49% per sector, maar 49% op het geheel. Inmiddels heeft de Europese Unie vastgesteld dat ze de doelstelling gaat verhogen naar 55%. Dat komt meer overeen met de anderhalvegraaddoelstelling.

Toen is door het kabinet, op basis van advies van het PBL, de 49% weer vertaald in megatonnen. Daarbij is gekeken op welke manier je de megatonnen goed kunt toebedelen aan reductie in verschillende sectoren. In sommige sectoren, zoals de elektriciteitssector, waren tegen relatief lage kosten heel veel megatonnen te halen. In andere sectoren was het op dat moment nog moeizamer. Daar zijn minder megatonnen aan toebedeeld. We hebben steeds de optelsom gemaakt. Voor het geheel willen we voldoen aan die 49%. Dat kan ook verklaren waarom je zegt: in het vervoer was het nog lastiger. Dat gold zeker toen hier vier of vijf jaar geleden over

gesproken werd en er ideeën ontwikkeld werden. Toen was de markt nog veel minder ver. Toch hebben we het als kabinet belangrijk gevonden om in alle sectoren, ook de sectoren waarin het op dat moment nog moeilijk was, innovatie en beweging op gang te brengen. Ik denk, als we naar vervoer kijken, dat we dat precies zien gebeuren. We hebben nu een heel ander perspectief dan vijf jaar geleden.

We zien dat bijvoorbeeld aan de subsidie voor nieuwe elektrische auto's. Die hebben we flink verlaagd. We hebben de auto's waarvoor je die subsidie kon krijgen flink aangepast. Die is er namelijk niet meer alleen voor mensen met een dikke portemonnee. Omdat er meer modellen op de markt kwamen, hebben we gezegd: we willen dat instrument wijzigen in een instrument dat ook beschikbaar is voor mensen die zich geen Tesla kunnen veroorloven, en ook voor de tweedehandsmarkt. Dat is meteen een van de vragen die voorbijkwam: hoe loopt het met de tweedehandsmarkt? Ik heb toevallig laatst het staatje gezien. Het is een prachtige, bijna rechte lijn. Daarbij neemt onder de auto's waarvoor een beroep wordt gedaan op de beschikbare subsidie het aantal tweedehandsauto's toe. Dat instrument wordt ontdekt en gebruikt. Dat vertoont een vrijwel lineair patroon. Dat is mooi om te zien.

Investeren in duurzaamheid zorgt voor kansen voor bedrijven en werkgelegenheid. U heeft bijna allemaal gerefereerd aan het feit dat er nu een rapport is dat laat zien dat we jaarlijks al zo'n 5 miljard omzetten. Dat is toch wel indrukwekkend om te zien.

U heeft ook gevraagd welke mogelijkheden er zijn voor aanvullende maatregelen. Het rapport van Laura van Geest en van de studiegroep heeft er een heel aantal in beeld gebracht. Meneer Thijssen vroeg naar de vergelijking met waar we stonden ten tijde van de klimaattafels. Wij beiden kunnen ons die nog goed herinneren. Ook dat is natuurlijk aan een volgend kabinet. Ook daarvoor geldt weer: hoe verdeel je de doelstellingen die je als kabinet of als land als geheel wilt neerzetten toe aan verschillende sectoren? Welke maatregelen kun je nemen om een doelstelling binnen sector a of b in te vullen? Het rapport van Laura van Geest biedt daarvoor een heel aantal aanknopingspunten. Het is aan een volgend kabinet om daar besluiten over te nemen. Ik denk dat we met elkaar hopen dat er spoedig zicht zal zijn op zo'n volgend kabinet. Dan hoeft er ook geen vertraging te zijn. De heer Thijssen heeft volledig gelijk dat er niet zoiets is als een demissionaire klimaatcrisis. Voorlopig zijn we gelukkig nog hard aan de slag met de uitvoering van het huidige Klimaatakkoord. Daar is ook nog een hoop in te doen, met zo'n 140 maatregelen.

In de voortgangsbrief heb ik geprobeerd om met een soort kleurenschema een indruk te geven van hoever we zijn, waar het goed loopt en waar we soms nog wat vertraging hebben. Toen ik zelf de brief met het overzicht las, was ik blij om te zien dat er heel veel groen was. Natuurlijk staan er ook een paar punten op oranje en staat een enkel punt op rood. Dat spoort ons aan om daar hard mee aan de slag te gaan.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Thijssen. U bent nog steeds bij de context, neem ik aan, en bij het eerste blokje?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, voorzitter. Ik heb net de introductie van het eerste blokje gehad. Nu kom ik aan de specifieke vragen.

De **voorzitter**:

Oké, dan de heer Thijssen.

De heer **Thijssen** (PvdA):

Dank u wel voor deze antwoorden over het Klimaatakkoord. Ik ben op zoek naar het anker voor mobiliteit. We gingen van start met het proces van het Klimaatakkoord, waarin iedere sector een doelstelling had, gebaseerd op de analyse waar de regering om had gevraagd. Nu zie ik bij de KEV dat het kabinet als geheel ongeveer de helft doet van wat het beloofd heeft. Bij mobiliteit komen we nu op 2% minder uit in 2030. Ik denk, ook als ik hier de ambitie in de Kamer hoor, dat we meer willen. Het rapport van Van Geest laat zien waar we meer zouden kunnen doen. Moeten we niet op zoek gaan naar additionele maatregelen om sneller te gaan, ook omdat we niet weten hoelang de formatie duurt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Volgens mij wordt continu gezocht hoe we de maatregelen die we hebben afgesproken zo snel mogelijk kunnen uitvoeren. Dat kost tijd. Dat is ook onderdeel van het gesprek dat we hier met elkaar voeren. Het staat iedereen natuurlijk vrij om maatregelen te identificeren waarmee je verder zou kunnen versnellen. Het rapport van Laura van Geest geeft er ook een hoop. Het is alleen niet aan mij als demissionair staatssecretaris om een besluit te nemen over die maatregelen. Dat is aan een volgend kabinet. Maar de inventarisatie is natuurlijk enorm van belang. Normaal, het rapport-Van Geest geeft er al een heel aantal. Wellicht zijn er aanvullend ook nog ideeën.

Wat betreft de tijd tussen besluitvorming en uitvoering: als je in 2030 iets wilt veranderen en je wilt een meaningful of grotere verandering, dan gaat het bijna per definitie over zaken die vrij grootschalig zijn. Dan ligt het in de rede dat een nieuw kabinet daar een besluit over neemt. Maar de gedachteontwikkeling hoeft natuurlijk niet stil te staan.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan en daarna de heer Bontenbal.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Daarop doorgaand heb ik twee vragen. De eerste vraag is als volgt. De staatssecretaris schetst terecht nog even wat er ongeveer in het Parijsakkoord staat. Is zij het met de Partij voor de Dieren eens dat daarin naast die "well below 2 degrees" ook staat dat landen een maximale ambitie moeten laten zien om zo snel mogelijk zo veel mogelijk te doen? Dat is vraag één. Erkent zij dat dit ook in het verdrag van Parijs staat? Zal ik meteen ook de tweede vraag stellen, voorzitter?

De **voorzitter**:

Doe de tweede vraag er maar bij.

De heer **Van Raan** (PvdD):

In het verlengde van die eerste vraag, en als zij het ermee eens is dat landen de maximale ambitie moeten laten zien om zo snel mogelijk zo veel mogelijk te doen, zou ik de staatssecretaris om een toezegging willen vragen. Wat zijn nou de maatregelen uit het pakket van Van Geest die leiden tot meer dan de opdracht van nu 7,8 megaton? Hoeveel megaton is er te halen in de ogen van een demissionair kabinet? Dat het demissionair is, weten we allemaal. Twee vragen dus. Eén. Erkent de staatssecretaris dat de verdieping van wat we in Parijs hebben afgesproken gaat om de maximale ambitie om zo snel mogelijk zo veel mogelijk te doen? En kan zij een toezegging doen over de maatregelen die zij nodig acht om die 7,8 megaton te verhogen, zodat die ambitie inderdaad gehaald wordt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik heb de letterlijke teksten van het Parijsakkoord hier niet voor mijn neus. De heer Van Raan vast wel. Ik zou dat niet willen recenseren. Als dat erin staat, staat dat erin. Ik geloof best dat dat zo is. Als we zien hoe groot de uitdaging is, denk ik ook dat dit van ons allemaal gevraagd wordt.

Vervolgens is die algemene oproep vertaald in wat je in ieder geval moet proberen te halen. Dat is geoperationaliseerd in de 1,5 graad- en 2 gradendoelstelling. Nogmaals, het kabinet heeft dat als uitgangspunt genomen voor de verdere vertaling van wat er in welke sector moet gebeuren. Ik hoor de heer Van Raan eigenlijk opnieuw vragen: kan de staatssecretaris aangeven wat er nu zou moeten gebeuren? Als het kabinet missionair was, zou ik dat graag doen, maar dit vraagt echt politieke keuzes. De vragen of je vindt dat elektrisch vervoer vijf keer zo hard moet groeien, of dat de industrie zes keer minder hoeft te doen, zijn allemaal bepalend voor de vraag hoe snel je gaat en hoe ver je gaat. Dat zijn echt de grote politieke keuzes voor een nieuw kabinet. Ik weet dat de heer Van Raan dat eigenlijk wel weet. Toch zou hij liever nu al verder door willen pakken. Ik zou tegen de heer Van Raan willen zeggen: in de gesprekken met de formateur kunt u ook een impuls geven aan het snel tot stand komen van een kabinet. De situatie waar we in zitten, is ongemakkelijk. We willen hiermee doorgaan. Ik hoop dat u begrijpt dat ik als

demissionair staatssecretaris hier niet het programma voor het volgende kabinet met u kan afspreken.

De voorzitter:

Meneer Van Raan, ik zie aan uw body language dat u nog iets wilt vragen.

De heer Van Raan (PvdD):

Goed gezien, voorzitter, ervaren als u bent. Ik heb het Parijsakkoord hier niet voor mijn neus liggen, maar ik heb het inderdaad wel goed in mijn hoofd, denk ik. Ik neem aan de staatssecretaris ook. Want nogmaals, de operationalisatie van de maximale inspanning om zo veel mogelijk zo snel mogelijk te doen, betekent nogal wat. Laat ik de vraag anders formuleren. Ik begrijp inderdaad dat demissionaire gedeelte. Dat snap ik. Maar de 7,8 megaton moet verhoogd worden. Ik zou graag op z'n minst een reflectie willen horen. Hebben we dat dan nu gedaan in de ogen van de staatssecretaris? Wat ligt er nog op de plank binnen haar demissionair-zijn? Hoever komen we? Kan ze daar in ieder geval een toezegging over doen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Om te voorkomen dat we het over verschillende dingen hebben, is het volgende misschien wel belangrijk. De KEV geeft natuurlijk altijd de huidige stand van zaken van de uitvoering van beleid. Die gaat niet in op al het voorgenomen beleid. Zo zie je dat van KEV tot KEV datgene wat we realiseren meer geworden is. Nu hebben we dus ook alweer meer gedaan dan wat er in de laatste KEV stond. Die was namelijk gebaseerd op wat we in mei 2020 gerealiseerd hadden. Mei is het ankerpunt voor het PBL om te berekenen waar we in het najaar zeggen dat we staan. Nu zijn we in het voorjaar, een jaar nadat het net de vorige keer is opgehaald. In de tussentijd is er weer veel gebeurd.

We hebben zero-emissiezones. Die zijn een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord. Dat is in de vorige KEV nog niet meegenomen. Ook de RED II, de wet die we recent met elkaar behandeld hebben, is een van de belangrijke stappen in de doelstelling van het Klimaatakkoord en het behalen daarvan. Die gaat om megatonnen via de inzet van biobrandstoffen, op een zorgvuldige manier. Dat was ook nog niet meegerekend in de KEV van de afgelopen keer. Dat zijn denk ik twee stappen waaraan de heer Van Raan kan zien dat we hard aan de slag blijven met het uitvoeren van de maatregelen, en dus ook in deze jaren voortgang blijven boeken.

Als hij dan vraagt wat er nog meer kan, dan kunnen we door de oogharen allemaal bedenken wat er nog meer kan. Toen we over het Klimaatakkoord spraken, wisten we al dat er meer biobrandstoffen zouden kunnen worden ingezet. Maar we willen daar ook voorzichtig mee omgaan. De vraag is dan of je het behalen van een hogere doelstelling politiek wilt doen. Als je veel meer geld inzet, zou je de transitie naar elektrisch vervoer misschien verder kunnen versnellen. Dat is precies het type afwegingen dat, zoals ik net al schetste, echt aan een nieuw

kabinet is. Dit kabinet heeft daar in het Klimaatakkoord een bepaalde balans in gevonden. Wij vonden dat met elkaar een goede balans. Een nieuw kabinet kan zich daar opnieuw over buigen.

De voorzitter:

Dank aan de staatssecretaris. Ik zie nog een interruptie van de heer Bontenbal.

De heer Bontenbal (CDA):

Ik wil hierop voortborduren, want dit is wel een interessante discussie. Vier jaar geleden is de verdeling over de sectoren gemaakt. Het was toen een politieke keuze om dat te doen op basis van kosteneffectiviteit. Het PBL heeft dat soort sommetjes gemaakt. De vraag is nu op basis van welke verdelingsleutel je dat gaat doen. Is dat weer kosteneffectiviteit? Ik snap dat de staatssecretaris die vraag niet gaat beantwoorden. Maar zij kan wel reflecteren op de vraag wat er in die vier jaar gebeurd is. Het kan namelijk zo zijn dat er bepaalde verschuivingen zijn geweest die het inzicht geven dat verduurzaming in de industrie goedkoper is geworden dan bijvoorbeeld in de gebouwde omgeving, of dat de ontwikkeling van elektrische auto's veel sneller is gegaan dan gedacht. Dan zou je dus een extra ambitie moeten kunnen krijgen. Ik ben benieuwd hoe u daarnaar kijkt en of u ziet dat er in die vier jaar iets gebeurd is waardoor u tot een andere verdeling zou moeten komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het is voor mij nu moeilijk om tegen de Kamer te zeggen dat ik precies weet hoe het qua kostenontwikkeling in de gebouwde omgeving is gegaan. Ik zou me niet willen wagen aan een vergelijkende analyse ter plekke zoals het PBL die destijds heeft gemaakt. Ik denk wel dat het heel nuttig is om dat doorkijkje weer te hebben. Telkens wanneer we een pakket samenstelden -- en we hebben na het Klimaatakkoord ook nog het Urgendapakket en het tweede Urgendapakket gemaakt -- hebben we gekeken naar kosteneffectiviteit, maar bijvoorbeeld ook naar de vraag of er een soort dubbelslag is met de stikstofaanpak. Zo kun je op verschillende manieren naar zo'n maatregelenlijst kijken om te bepalen waar je als kabinet voor kiest.

Als ik kijk naar duurzaam vervoer, waar we het hier over hebben, dan zie ik een heel grote dynamiek, waar we misschien vijf jaar geleden nog niet in deze mate op durfden te vertrouwen in de keuzes die we maakten. Dat bedoelde ik net ook te zeggen. Toen was er toch een angst dat, als we met elektrische voertuigen aan de gang zouden gaan, dat misschien wel een heel grote rekening voor de belastingbetaler zou opleveren. De vraag was dan: is dat eerlijk, als dit nog niet voor iedereen beschikbaar is? Dat was op dat moment voor ons een belangrijke politieke discussie. Daarin wilden we de balans goed krijgen. Ik denk dat je nu vijf jaar later ziet dat de markt zich heel snel aan het ontwikkelen is. Dat zijn gegevens die je moet meenemen als je als kabinet een nieuwe wegging maakt. Dat is een heel terecht punt. Ik denk dat het belangrijk is dat een nieuw kabinet bij een volgende besluitvorming ook weer goed kijkt wat de dynamiek

in de verschillende sectoren is, om dan ook weer tot een verstandige verdeling te komen. Die verdeling is voor een deel altijd een politieke keuze.

De voorzitter:

De heer Bontenbal, uw tweede.

De heer Bontenbal (CDA):

Dank voor deze uitleg. Als opmerking daarbij: de kosteneffectiviteit is altijd berekend ten opzichte van de meewind die je vanuit Europa krijgt. Als er heel ambitieus klimaatbeleid vanuit Europa komt, zal de kosteneffectiviteit voor ons ook lager zijn. Ik vermoed dat u daar in het blokje zo nog over zal praten. Althans, dat hoop ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zeker, voorzitter. Daar kom ik nog even op terug. Ik probeer me net te herinneren of ik het woord "meewind" expliciet in de antwoorden heb zien terugkomen. Ik kom daar in ieder geval nog even op terug, want ik weet dat u daarover een vraag hebt gesteld.

De voorzitter:

Ik zie nog één interruptie. Dat is de vierde voor de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, en dan is het misschien ook mooi geweest. Ik wil toch even aansluiten bij wat de heer Bontenbal zegt. Ik vroeg in mijn interruptie net ook om een reflectie op de vraag of je inderdaad het maximale gedaan hebt om zo snel mogelijk zo veel mogelijk te doen. Wat zijn de consequenties daarvan? Ik vraag dat met name omdat het criterium kosteneffectiviteit altijd bovenaan heeft gestaan, maar er via een motie een nieuw criterium bij is gekomen. Dat is namelijk snelheid. Hoe snel kun je iets gaan doen? De staatssecretaris weet het ook: hoe langer je wacht, hoe meer je moet doen, hoe duurder het is et cetera. We zitten volop in een proces omdat we te lang gewacht hebben. Uw collega Wiebes heeft het al ruiterlijk toegegeven: we zijn te laat begonnen en we hebben te lang gewacht. Daardoor worden oplossingen steeds duurder. Ik wil me dus aansluiten bij de heer Bontenbal. Dat is ook om te laten zien, al was het alleen maar aan latere generaties, dat dit kabinet het maximale gedaan heeft om zo snel mogelijk zo veel mogelijk te doen. Zijn daar verschuivingen in geslopen? Ik sluit me graag bij die vraag aan. Nogmaals, ik zou graag een toezegging van de staatssecretaris willen hebben over die reflectie.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik vind absoluut dat het kabinet écht het maximale heeft geprobeerd om datgene te doen wat wij in deze periode konden doen. Nederland sloot, ver voordat Brussel naar de 55% ging, een Klimaatakkoord waarin we zeiden: wij gaan naar de 49%.

De heer **Van Raan** (PvdD):

We staan echt overal onderaan in de lijsten.

De **voorzitter**:

Laat u de staatssecretaris even uitpraten, meneer Van Raan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dit kabinet heeft zich ten doel gesteld om naar een reductie van 49% te gaan, ruim voordat Brussel zover was om in heel Europa een besluit te nemen over 55%. Wij hebben als Nederland continu gestreefd naar een internationale coalitie voor het bereiken van die Europese doelstelling van 55%. Daarmee geven we onszelf een hoop huiswerk, want er is ook in Nederland nog veel te doen. In het Klimaatakkoord hebben we uiteindelijk meer op het gebied van mobiliteit gedaan dan we anders zouden hebben gedaan.

Natuurlijk maakt het heel veel uit wat er in Brussel gebeurt. Wat dat uiteindelijk voor extra opgave voor Nederland betekent, voor de concurrentiekracht van het Nederlandse bedrijfsleven of voor de lasten van burgers hier, heeft ook te maken met de norm die in Brussel gesteld wordt en hoever wij daarboven zitten. Dat is de meewind van de heer Bontenbal. Hoe scherper Brussel is en hoe meer het de industrie prikkelt om voor heel Europa de uitstoot te verlagen, hoe sneller die ontwikkeling gaat. Dat zie je aan de CO₂-normen die er voor auto's waren. Hoe sneller die ontwikkeling gaat en hoe sneller er wordt opgeschaald, hoe lager de kosten worden en hoe sneller je dus ook weer kunt doorpakken.

Ik ben het dus geheel met de heer Van Raan eens dat we hard aan de slag moeten. Daar heeft het kabinet zich ook hartstikke hard voor ingezet. Dat heeft de heer Van Raan ook wel een beetje gezien, al hoeft hij dat hier niet te erkennen. Maar volgens mij hebben we hard gewerkt.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Ik heb dat een beetje gezien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Precies. Ik ben blij dat we elkaar daarin kunnen vinden. Er is ook nog heel veel work in progress.

Nogmaals, de KEV van afgelopen najaar was gebaseerd op de situatie van een jaar geleden. In de tussentijd is er hard doorgewerkt. Als ik in de internationale gesprekken die ik voer, vertel over bijvoorbeeld zero-emissiezones en -stadslogistiek, dan zijn heel veel landen er jaloers op dat wij dat hebben weten te bereiken; dat we met al die partijen afspraken hebben weten te maken om de binnensteden zero-emissie te maken, tot en met de grote vrachtwagens. Dat is nog een hele uitdaging. Als ik het dan toch heb over een klein beetje voortgang, dan ben ik blij dat ik de heer Van Raan zie knikken en dat hij dat ook heeft gezien. Daar komen we zo meteen nog verder over te spreken.

De voorzitter:

De staatssecretaris gaat verder met de beantwoording.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Naast het Klimaatakkoord hebben we als aanvullend programma bijvoorbeeld schoon en emissieloos bouwen. Daar kwamen de stikstofaanpak, het Schone Lucht Akkoord en het Klimaatakkoord in samen. Daarin hebben we een mogelijkheid gezien. We hebben gezegd: daar gaan we extra geld voor uittrekken.

Daarnaast werken we met VNO en de werkgevers aan concrete afspraken om ook na de coronacrisis het mijden en spreiden te blijven doorzetten. Als we niet onnodig reizen, scheelt dat ook weer CO₂-uitstoot. Het scheelt nog wat meer als je een fossiele auto laat staan dan wanneer je een fiets laat staan, maar mijden en spreiden in z'n totaliteit helpt ons om de CO₂-uitstoot te reduceren. Daarnaast werk ik samen met de partners aan het actieprogramma Waterstof in mobiliteit. De stekkerauto is natuurlijk niet de enige optie voor verduurzaming van het vervoer. De Lightyear kwam net ook al voorbij. Waterstof in mobiliteit moet invulling geven aan de implementatie van waterstof in transport en mobiliteit zoals opgenomen in het Klimaatakkoord.

Er was een vraag van mevrouw Bouchallikh en de heer Van Raan over de ov-sector. We spreken ook in andere debatten over het ov. In de link met het Klimaatakkoord is in het landelijk Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen zero-emissie zijn en dat in 2030 al het ov-busvervoer volledig zero-emissie is. We liggen goed op koers. Vanaf 1 april 2021 rijden er maar liefst ruim 1.200 zero-emissiebussen in Nederland. Nederland is op dit moment koploper in de EU bij de verduurzaming van bussen in het openbaar vervoer. Meneer Van Raan, we lopen niet overal hopeloos achteraan.

Het tijdelijke uitstel van aanbesteding vanwege corona is de reden waarom u de vraag stelde. Dat heeft voor zover nu bekend geen gevolgen voor de overeengekomen doelen. We werken in samenspraak met de ov-autoriteiten aan een subsidieregeling om tegemoet te komen aan de onrendabele top. Hiervoor is de komende jaren 40 miljoen beschikbaar. Zelfs voor stadsvervoer is het vaak al goedkoper om zero-emissiebussen te gebruiken. In de context van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad spreken we met elkaar over de doelstellingen voor zero-emissiebusvervoer. Die willen we met elkaar hooghouden.

Er was een vraag van mevrouw Hagen en de heer De Groot over innovaties. De Lightyear One is een prachtige auto. Ik ben hem in Helmond een keer wezen bekijken. Fantastisch. Het is natuurlijk heel mooi om te zien dat hij in Nederland ontwikkeld is. Dat soort innovaties in de verduurzaming van mobiliteit zijn cruciaal. Naar aanleiding van het Klimaatakkoord wordt met de sector samengewerkt om innovaties te realiseren. Dat gebeurt met behulp van een missiegedreven meerjarig innovatieprogramma. Een voorbeeld van wat daar is uitgekomen is het steunpakket van 150 miljoen voor de automotive sector. Tevens kan aanspraak worden gemaakt op de MIA-regeling. Voor innovatieve aandrijflijnen gelden er uitzonderingen op de cap in de stimulering van elektrische auto's. Toen we hebben gezegd dat we niet meer alle heel dure Tesla's eindelijk zouden subsidiëren, hebben we ook gezegd: voor bepaalde echt innovatieve aandrijflijnen, zoals de zonneauto van Lightyear, is er wel wat meer mogelijk.

Mevrouw Hagen vroeg naar de normerende regeling. Hoe staat het daarmee? Gezien de vertraging bij de Omgevingswet zal ook het tijdspad van de inwerkingtreding van de regeling naar 1 juli 2022 opschuiven. Het denken staat natuurlijk niet stil. De tussentijdse periode gebruiken we om de regeling goed te laten aansluiten bij de praktijk van werkgevers. Heel eerlijk gezegd: de eerste opzet die we voor ogen hadden, leek te gaan leiden tot forse administratieve lasten. We wilden deze tijd benutten om te kijken of we dit konden vormgeven op een manier die goed werkt, die goed werkbaar is en goed hanteerbaar is. Daar werken we samen met alle partijen aan. Daarnaast hebben we de inzet via de coalitie Anders Reizen en op mijden en spreiden. Op dat soort manieren werken we ondertussen door aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot in het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer.

Dan de regionale mobiliteitsplannen. Het woord zegt het al een beetje: het zijn de regionale mobiliteitsplannen. Die zijn primair een regionale verantwoordelijkheid. Op die manier is dat ook afgesproken in het Klimaatakkoord. Daar reken ik dan ook wel een beetje op. De voortgang verschilt per regio. De regio's zien wel echt het belang ervan in. Ze zijn bezig met een forse inhaalslag. Zij geven aan inderdaad ondersteuning te kunnen gebruiken, bijvoorbeeld in capaciteit en kennis, of in de samenhang met de rest van de maatregelen in het Klimaatakkoord. We zijn met IPO en VNG aan het kijken hoe we dat kunnen doen, maar het is wel echt een regionale strategie. Dat kun je dus niet vanuit Den Haag gaan doen. De primaire verantwoordelijkheid ligt daar, maar we gaan met hen kijken waar ze ondersteuning nodig hebben.

Mevrouw Bouchallikh vroeg in het bijzonder aandacht voor de link tussen de RES en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dat is een voorbeeld van een raakvlak waarvan ik het logisch vind dat we daar op die manier naar kijken. Op 28 juni heb ik een bestuurlijk overleg met regionale bestuurders waarin we dit onderwerp ook bespreken.

Meneer Bontenbal vroeg ook nog naar de zakelijke markt. Wat kunnen we daar nog verder doen? De regionale netwerken spelen daar een heel belangrijke rol in. In Utrecht heb je een heel actief regionaal netwerk. Zij werken veelal met afspraken met individuele bedrijven. Ze kijken dan per bedrijf wat er kan. Overstappen op EV kan daar onderdeel van zijn. Daarnaast maken we regelgeving die waarborgt dat de afspraken uit het Klimaatakkoord op dit punt worden nagekomen.

Een aantal van u vroeg wat België doet. Ik begreep dat de aanpak in België vooral berust op het afschaffen van vrijstellingen voor conventionele auto's. Ook in Nederland zullen we nog een heel gesprek met elkaar gaan voeren over herziening van de autofiscaliteit. Ik zal me nog eens nader laten informeren over wat de Belgen precies doen en welke constructie zij precies hanteren, ook om nader te kunnen beoordelen in welke mate dat voor ons eventueel een interessante optie is.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Het gaat over het punt van de contacten met de regio's. U gaf net aan dat u op 28 juni een volgend overleg met de regio's heeft. U geeft ook in uw brief aan dat u dit via regelmatig contact met regionale partijen wil regelen, zonder een nationaal plan op te stellen. Terwijl in het Klimaatakkoord juist wordt aangegeven dat er een samenhangend nationaal mobiliteitsplan moet komen als een onmisbaar element. Hoe wordt ervoor gezorgd dat er toch voldoende regie komt, ook vanuit het nationale niveau? Lokale en regionale bestuurders vragen daar om. Wat gebeurt er meer dan nog een overleg? Want dat stond al in de brief.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Alle onderdelen uit het Klimaatakkoord zijn heel belangrijk, maar we hebben ook een taakverdeling afgesproken. Er zijn zeker raakvlakken met zaken die ook echt op het landelijke bordje liggen. We voeren heel duidelijk de regie op de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Daarnaast zie ik ook een link met een aantal andere zaken waar we zeker nationaal de regie op voeren, zoals het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer. We voeren zeker regie op een heel aantal van die elementen die ook weer effect hebben op de regionale mobiliteitsaanpak. We doen dat misschien niet altijd via dezelfde tafel, maar we zijn wel degelijk daar waar het raakt aan nationale afstemming. Ik noem nogmaals de fiets, het Toekomstbeeld OV, maar ook de MIRT-overleggen waar gebiedsagenda's worden gemaakt. Daar grijpen die dingen wel in elkaar.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ja, er komt natuurlijk de NAL. Echter, zeker bij de stadslogistiek gaat het soms over best wel korte termijnen. Bij een logistieke dienstverlener die een paar vrachtwagens wil elektrificeren

gaat het om hele grote vermogens. Netbeheerders hebben vaak meerdere jaren nodig om dat te realiseren. Als je dus in 2025 klaar wilt zijn, moet je daar heel snel mee zijn. Mijn verwachting is dat de NAL niet concreet genoeg gaat zijn en niet snel genoeg zal zijn. Daar moet meer regie op zitten, omdat we er anders achter komen dat we te laat zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik kom zo nog terug op de laadinfrastructuur. Ik zal kijken of dit punt daarbij zit. Anders kan de heer Bontenbal mij daaraan herinneren en misschien kan de interruptie dan pas meetellen, voorzitter.

De **voorzitter:**

Ja. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De heer Thijssen stelde de vraag of we de doelstelling taxi's gaan halen. Ik heb onlangs met een aantal gemeenten en marktpartijen de Zero-emissie Taxi Routekaart vastgesteld. Daarin zijn afspraken gemaakt om uit te werken wat er voor de transitie nodig is. Je hebt het dan over aanvullende regelgeving, flankerend lokaal beleid en laadinfra. Ons doel is om deze routekaart aan het einde van het jaar om te zetten in een concreet afsprakenkader, wat ervoor moet zorgen dat in de betrokken steden het zero-emissietaxivervoer per 2025 uitvoerbaar is. Ik weet dat de heer Thijssen een bijzondere interesse heeft voor Amsterdam in dit opzicht. Er wordt hard aan gewerkt. Ik denk dat de fasering in de stappen belangrijk is, zodat we met elkaar weten dat we het kunnen waarmaken.

Mevrouw Bouchallikh vroeg naar elektrische bakfietsen. Die komen in aanmerking voor ondersteuning via de Milieu-investeringsaftrek.

De heer Van Raan vroeg of ik in gesprek wil gaan met BZK en EZK om de samenhang in uitdaging op reistijd, wonen en duurzaamheid aan te pakken. Ik zie veel kansen voor de fiets, ook in deze context. De heer Van Raan weet dat. Ik ga hierover graag met BZK en EZK in gesprek, met name over de kansen in het stedelijk gebied. Wat interessant is, is dat de fiets ook op het platteland echt kansen biedt. Ik doe een aantal digitale follow-upwerkbezoeken bij partijen waar ik eerder op werkbezoek ben geweest om te horen hoe het nu gaat. Ik had een gesprek met onder andere Vierstroom, een zorginstelling. Zij vertelden me dat ze door de inzet van de fiets in plaats van de auto 11% minder reistijd hadden, niet alleen in de stad maar ook in de regio. Het is heel interessant dat de fiets op zo veel plekken een mooie oplossing is voor veel problemen, maar zeker ook voor reizen in de drukte. Dat vond ik een leuke illustratie om u mee te geven.

Voorzitter. Dat was het blokje Klimaatakkoord algemeen.

Dan kom ik nu bij het blokje stadslogistiek. We weten allemaal dat de uitstoot van het verkeer de grootste bron van luchtvervuiling op straat in de stad is. Daarom hebben we samen met gemeenten, MKB-Nederland, evofenedex, TLN en tal van andere partijen gewerkt aan de invoering van de zero-emissie stadslogistiek in 2025. Het doel is om met deze maatregel jaarlijks 1 megaton CO₂ te besparen. Dit is heel goed voor de luchtkwaliteit en ook heel goed in de context van ons Klimaatakkoord. 2025 is al hartstikke snel. Meneer Bontenbal refereerde daar al aan. Daar wordt dus ook heel hard aan gewerkt. We zien het ook. Ondernemers zijn er al volop mee aan de slag. Iedereen kent al wel de elektrisch rijdende boodschappenwagens en de postbezorging met de elektrische bakfiets. Over onze bussen hebben we het net gehad en ook over de taxi's. De eerste twintig gemeenten hebben al aangekondigd dat ze een zero-emissiezone gaan instellen. De vraag is of we die 30 tot 40 gaan halen. We zouden er dan nog tien moeten hebben om in ieder geval die bandbreedte te halen en we hebben er alle vertrouwen in dat we dat gaan halen. Een stuk of vijf gemeenten hebben alweer de volgende stap gezet en dan is het gat tot het einde van het jaar nog vijf, dus daar komen we wel. Zeker als we kijken naar hoeveel steden hiermee aan de slag zijn. Wat ongelofelijk belangrijk is geweest, zijn de uitgebreide gesprekken die we met alle sectoren hebben gehad. Als je dit wilt doen, betekent dat nogal wat voor heel veel partijen. We willen zorgen dat de zorgvuldige overgang naar die stadslogistiek ook haalbaar en betaalbaar is voor ondernemers, ook voor kleine ondernemers. We hebben dus ook uitgebreid gesproken met gemeenten, MKB-Nederland en de logistieke sector. Er komen duidelijke en uniforme regels.

De heer De Groot vroeg of het geen lappendeken zal worden. Nee, er komen echt uniforme regels. We proberen zo veel mogelijk te uniformeren. Elke stad moet natuurlijk wel zelf aangeven wat de grootte van de zone is. Dat kunnen we niet harmoniseren.

We willen ook dat ondernemers op een natuurlijk moment kunnen overstappen op een elektrische vrachtwagen of bestelauto. We willen zo veel mogelijk aansluiten bij een natuurlijk vervangingsmoment. Dat helpt ook allemaal. Ze kunnen ook rekenen op een financieel steuntje in de rug bij de aanschaf van een elektrisch voertuig. We hebben daarbij extra aandacht besteed aan de kleine ondernemers, die met de "rijdende gereedschapsbus", zoals ze dat noemen, echt moeite zouden hebben om over te stappen. Dus, bedrijven die het nu financieel niet redden om de overstap te maken, hebben iets langer de tijd. Zo proberen we het dus met elkaar te gaan doen, zodat iedereen het ook mee kan maken. Op 5 oktober heb ik de Kamer meer in detail geïnformeerd over de afspraken die we hebben gemaakt.

Dan nog even over de landelijke regelgeving. Hiervoor pas ik het Reglement verkeersregels en verkeerstekens aan. De internetconsultatie is afgerond en ik verwacht uw Kamer begin juli het wijzigingsvoorstel toe te sturen. Daarnaast werken we aan de afgifte van ontheffingen. Daarvan hebben we gezegd dat die in het hele land hetzelfde zouden moeten zijn. We zijn met de logistieke sector en VNG bezig om daarvoor een landelijk loket in te richten om ervoor te zorgen dat dit helder is voor ondernemers.

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van mevrouw Hagen.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik heb een vervolgvraag met betrekking tot de verduurzaming van het wagenpark van ondernemers en de subsidie die ze daarvoor kunnen krijgen. Klopt het dat juist een deel van de heffing op de vrachtwagen naar de verduurzaming van het wagenpark zou gaan? Geeft uitstel daarvan nu problemen ten opzichte van de termijn van 2025?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat zou problemen kunnen geven. Dit hangt ook af van hoe snel het wetsvoorstel naar de Kamer komt en hoe snel de Kamers het wetsvoorstel behandelen. Het is wel iets om de vinger bij aan de pols te houden. Ik denk dat het heel terecht is wat mevrouw Hagen daarover zegt. We hebben met elkaar een transitie afgesproken. In het hele financiële plaatje van het Klimaatakkoord zijn middelen toegezegd, ook aan de sector. Het is dus belangrijk dat we goed met elkaar de vinger aan de pols houden ten aanzien van het beschikbaar komen van middelen voor die ondernemers zodat ze de overstap kunnen maken en het financiële steuntje in de rug krijgen.

De **voorzitter**:

Dan zie ik nog een interruptie van de heer De Groot van de VVD.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Als ik het goed begrijp, zegt de staatssecretaris: er is een aantal dingen opgetuigd, met name als het gaat over de bestelbusjes. Daar ging de vraag natuurlijk over, de subsidieregeling. Dat is duidelijk. Hoe gaan we ervoor zorgen dat ondernemers weten dat die regeling er is en dat die goed wordt uitgevoerd? Op dit moment horen wij dat er nog heel weinig gebruik van wordt gemaakt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De regeling is er pas relatief kort. Ook bij dit punt stel ik voor de vinger goed aan de pols te houden, want het is natuurlijk wel de bedoeling dat de ondernemers die regeling weten te vinden. We hebben sowieso afgesproken als onderdeel van de afspraak, dat we die in de loop van de komende jaren goed zullen monitoren. Dank voor het aandachtspunt. Geef signalen ook vooral door. Verder worden dit soort regelingen natuurlijk via de reguliere loketten bekendgemaakt. Ook via de brancheorganisaties en de sectoren kan goed informatie worden verstrekt. Als de indruk zou bestaan dat het nog onvoldoende bekend is, moeten we er met elkaar een tandje bij zetten. Laten we dat dus goed in de gaten houden.

Wat we ook met de verschillende gemeenten doen, is het SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek. Dit helpt gemeenten bij de vragen die zij zouden hebben over wat ze moeten doen en wat ze moeten overwegen om die stappen te maken.

Laadinfrastructuur is een cruciaal onderdeel van dit geheel. Als je niet kunt laden, staat alles stil. Dat geldt zeker voor het zwaardere transport. Met de samenwerkingsregio's en alle andere betrokken partijen is in januari 2021 de Roadmap Logistieke Laadinfrastructuur vastgesteld. Die is specifiek dan het algemene doel om in heel Nederland laadpunten te verzorgen. Het gaat om stappen die de komende periode worden gezet om ervoor te zorgen dat de logistieke laadinfrastructuur meegroeit met het toenemende aantal elektrische bestel- en vrachtwagens. Ook daarbij houden we heel goed de vinger aan de pols. In 2022 is er een evaluatie van de ZE-zones. Er zal in 2024 een evaluatie zijn van de beschikbaarheid van elektrische voertuigen en busjes. Bij al deze afspraken kijken we steeds met elkaar of we op de goede weg zijn. Dat is echt nodig. De tijd die het kost om iets uiteindelijk uitgevoerd te krijgen, is daarmee niet mis. De heer Bontenbal refereerde daaraan.

De heer Grinwis stelde een vraag over pakketkluizen. Dat is iets wat bij mijn collega van BZK ligt. Zijn medewerker luistert vast mee. Het is mooi om te zien dat de e-commercesector voortvarend aan de slag is gegaan met duurzaamheid, de CO₂-voetafdruk in kaart heeft gebracht en zich vervolgens heeft gecommitteerd aan 25% minder uitstoot in 2025. Winkels en vervoerders ontwikkelen samen Bewust Bezorgd, waarbij het van elke pakketbestelling duidelijk is wat de CO₂-uitstoot is. In de gesprekken met de e-commercesector zal ik inderdaad de behoefte en de mogelijkheid van pakketkluizen bespreken. Dat zou eventueel in bouwregelgeving kunnen worden gedaan.

Dat zijn volgens mij de vragen die ik had gekregen over de stadslogistiek. Ik weet dat ik de vraag van de heer Bontenbal over de overbelasting van het net nog niet heb beantwoord. Ik kijk even naar de mensen of ze die kunnen naleveren of anders zal ik hier in tweede termijn op terugkomen.

De voorzitter:

U gaat naar het volgende blokje. Ik vraag de heer Van Raan even het voorzitterschap over te nemen. Ik ben zo terug.

Voorzitter: Van Raan

De voorzitter:

Met alle plezier. We zien de voorzitter zo meteen weer terug. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er is nog een vraag van de heer Grinwis die ik meteen maar even meeneem. Die gaat over het beter organiseren van de logistiek rondom steden. Hoe voorkomen we scheurende busjes? Verkeersveiligheid is natuurlijk een belangrijk goed. De zorgen zijn bekend en de minister van IenW gaat hiernaar kijken met de SWOV. Dat over het aspect verkeersveiligheid van scheurende busjes. Volgens mij hebben we het hier vooral over de uitstoot van busjes en daarover heb ik het net gehad.

De **voorzitter**:

Ik zie een vraag van de heer Botenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik weet niet of u daarop terugkomt, maar ik heb een vraag gesteld over de doorlooptijden voor het plaatsen van laadpalen. Volgens mij is dat echt een issue en wordt dat issue alleen maar groter. Ik heb zelf in november een laadpaal aangevraagd en ik heb hem nog steeds niet. Ik denk dat dit voor heel veel mensen geldt. Ik lees over doorlooptijden van een halfjaar. Ik zou willen dat hier een monitoring op komt, zodat we precies weten hoe dat zich ontwikkelt en we er ook op kunnen ingrijpen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

In de logistieke sector kan de ontwikkeling alleen maar doorgaan als we zorgen dat de laadinfrastructuur zich in gelijke mate ontwikkelt. Daarom hebben we specifiek die Logistieke Agenda Laadinfrastructuur afgesproken. Als onderdeel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur hebben we allerlei werkgroepen. Daar zitten alle partijen bij elkaar die belanghebbend zijn en dit nodig hebben. Ze zitten bij elkaar om ook samen te spreken over wat er wanneer nodig is. Die monitoring vindt in dat soort werkgroepen plaats, als onderdeel van de afspraken over de logistieke agenda. Of er een algemene monitoring kan komen op de duur van het realiseren van een laadpaal, zou ik niet durven zeggen. Ik wil daar wel over nadenken. Ik zeg de heer Bontenbal graag toe dat we die vraag onderzoeken en daar kom ik in een volgende brief op terug. Ik snap de vraag wel. Mensen willen graag weten hoe lang ze gemiddeld moeten wachten. Waar hebben we het dan over?

De **voorzitter**:

De vraag van de heer Bontenbal is afdoende beantwoord. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De heer Thijssen was bang dat een EV-rijder drie tot vijf pasjes moet meenemen, maar dat is niet zo. Gelukkig is het in de praktijk voldoende om één pas te hebben, want Nederland is een open markt met meerdere aanbieders van laadpunten en laadpassen. De diverse laadpasaanbieders bieden de mogelijkheid om bij alle laadpunten te kunnen laden. Welke pas je ook hebt, je kunt bij alle laadpalen laden. Als je een abonnement hebt afgesloten bij een bepaald bedrijf, krijg je vaak korting ten opzichte van wat je betaalt bij een ander. In de prijs zit soms wel een verschil, maar je kunt gelukkig laden. We zijn ook met België en Luxemburg al zover dat je daar kunt laden met passen uit Nederland. We proberen dat uit te breiden. Je wilt natuurlijk het opladen van je auto net zo makkelijk maken als het opladen van je mobiele telefoon, waar je ook bent.

Ik heb hier nog informatie over het laden en de plaatsing van de laadpalen. In het kader van de NAL is met de regio's afgesproken om steeds meer over te schakelen op datagestuurde plaatsing vanwege de snelle toename van het aantal EV's. Dat houdt in dat als het gebruik van een laadpunt boven een bepaald niveau komt, er automatisch een laadpunt in de buurt wordt bijgeplaatst. Dat zegt niets over hoe lang het duurt voordat dat punt er is, maar het zegt wel iets over de manier om ervoor te zorgen dat het aantal laadpunten gelijke tred houdt met de behoefte. Daarnaast is er een werkgroep versnellen opgezet, ook om te zorgen voor praktische handvatten waarmee de uitrol van de laadinfra kan worden versneld. De doorlooptijden van laadinfra liggen bij de regio's. Ik ga in gesprek met de vertegenwoordigers van de regio's om monitoring van de doorlooptijden mogelijk te maken. We zijn daarmee begonnen. Daarmee is de monitoring er nog niet, maar de gesprekken zijn begonnen. Daarmee heb ik de toezegging aan de heer Bontenbal ingevuld.

Wat kunnen we verder doen? Over de laadinfrastructuur hebben we het gehad. Afgelopen week sprak ik ook met TLN en hebben we geconstateerd hoe belangrijk het is dat we er samen bovenop blijven zitten om ervoor te zorgen dat die ontwikkeling op de goede manier doorgaat.

Ik was nog op zoek naar de overbelasting van het stroomnet. Mevrouw Hagen vroeg daarnaar. Hoe zorgen we ervoor dat auto's op verschillende manieren kunnen laden? Mevrouw Hagen vroeg naar eenfasig en meergefasig laden. Het antwoord dat hiervoor is voorbereid, gaat op wat anders in: de inzet van smart charging -- stroom opslaan en weer terugladen -- wat natuurlijk ook kan helpen om overbelasting te voorkomen. Er is weleens berekend dat een half miljoen elektrische auto's in Nederland al een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het balanceren van het Nederlandse stroomnet. Maar goed, dat hangt ook weer af van het aantal windmolens dat er is, denk ik dan maar weer. De vraag van mevrouw Hagen was echter een andere en ik zal zorgen dat ik in tweede termijn daarop kan ingaan.

Moeten er accudata beschikbaar zijn voor consumenten? Ja, dat ben ik zeker met u eens. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat sectorpartijen zich inspannen om een uniforme accucheck tot stand te brengen. Ook nu al is het voor veel EV's mogelijk om inzicht te krijgen in de batterijstatus. In de batterijverordening -- ik spreek daar donderdag over met collega's in de Milieuraad -- wordt ook in Europese wetgeving vastgelegd dat de batterijstatus inzichtelijk moet zijn voor de consument.

Wil de staatssecretaris zich ervoor inzetten dat het de norm wordt dat bij aankoop van een auto ook de tco wordt gecommuniceerd? Dat is een van de afspraken die is gemaakt in de context van Klimaatakkoord, dus absoluut.

Gaan de partijen werken aan een verbeterde prijsvergelijking van fossiele brandstof en elektrische auto's om in de showroom en online alle vaste kosten over een bepaalde periode te tonen? Daarin moeten dus de totale eigendomskosten zijn verwerkt. Hiervoor zijn inmiddels met partijen de randvoorwaarden overeengekomen. Partijen als de ANWB bieden online al een tco aan. Dan was er nog een vraag van de heer Grinwis over de tweedehandsmarkt. Daar heb ik in het begin al wat over gezegd.

Mevrouw Hagen vroeg nog naar de stimulering van de elektrische kampeerauto. Het is heel mooi om te zien dat er steeds meer categorieën verduurzaamd worden. Vijf jaar geleden hadden we niet kunnen bedenken dat we het zware bouwvervoer zouden verduurzamen. Het is mooi om te zien dat er ook bij campers stappen worden gezet naar elektrificatie. Extra mooi is dat dit een Nederlands product is, zeggen we hier met elkaar. De e-Fixxter is een elektrische bestelbus die wordt omgebouwd tot een camper. Wanneer dit voertuig zakelijk wordt aangeschaft door bijvoorbeeld een verhuurbedrijf, kan het verhuurbedrijf gebruikmaken van de MIA of de VAMIL. Via een verhuurbedrijf is er dus een mogelijkheid om dit tegen aantrekkelijke kosten beschikbaar te maken voor mensen die eens een keer wat met zo'n camper zouden willen.

Voorzitter. Dan is er nog een aantal vragen onder het kopje overig.

Voorzitter: Amhaouch

De **voorzitter**:

Dit is het laatste kopje, meen ik.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja. De heer Van Raan zegt dat er een modal shift nodig is met meer fietsen. Ik zie een verschuiving van andere vervoerswijzen naar de fiets. We hadden ook een doelstelling om 200.000 mensen extra op de fiets te krijgen. We hebben daar hard aan gewerkt en waren heel goed op weg. Toen kwam corona en dat gooide het hele vergelijkende plaatje in de war. Het was wel mooi om te zien dat zo veel mensen op de fiets zijn gestapt. Gemiddeld maakt bijna 3% van de reizigers die voor corona in de ochtendspits met de auto onderweg waren, nu verplaatsingen met de fiets. Bijna een op de drie mensen in Nederland gaat op de fiets naar het werk. Voor de periode na corona zet ik erop in om mensen die de overstap naar de fiets hebben gemaakt, daaraan vast te houden via de gezamenlijke aanpak voor de fiets.

De heer De Groot noemde het punt van de bandenvernieuwing; dat is een belangrijk punt. Bandenvernieuwing is het gebruik van bestaande banden waarvan het profiel wordt vernieuwd.

Deze aanpak scheelt grondstoffen. We stimuleren deze ontwikkeling door middel van maatschappelijk verantwoorde inkoopcriteria. Verder wordt er aandacht aan besteed door het IenW-programma Kies de Beste Band. We zullen kijken of we daar in de communicatie nog iets mee kunnen doen.

Er werd specifiek gevraagd naar het Mobiliteitsfonds en de positie van de fiets. In het Infrastructuurfonds zat een potje wegen, een potje spoor en een heel klein potje vaarwegen. Er was niks voor de fiets. Met het Mobiliteitsfonds hebben we de inrichting van dat investeringsfonds veranderd. Het is zo opgezet dat het integrale afwegingen bevordert. Daarmee zijn de rijksmiddelen niet meer vooral beschikbaar voor autowegen, spoorwegen of vaarwegen, maar gewoon voor de mobiliteit die nodig is en daarmee ook voor de fiets. Uiteraard zijn nieuwe investeringsbeslissingen aan een nieuw kabinet, maar in de inrichting is het wel veel makkelijker geworden om daarin ook de fiets mee te nemen. De fiets wordt als volwaardige modaliteit meegenomen.

Hoe zijn we dan bezig om fietsen breder aan te moedigen? Samen met de regionale werkgevers zet ik netwerken op verschillende manieren in op een blijvende gedragsverandering. Zo hebben we het netwerk van fietsambassadeurs. Vierstroom, ik noemde het net, is ook één van die fietsambassadeurs. De nationale politie, de academische ziekenhuizen, de gemeente Rotterdam en de Efteling zijn andere voorbeelden van ambassadeurs waarmee ik contact heb gehad. Daarnaast willen we met het programma Doortrappen ouderen veilig laten fietsen tot hun 100ste. Samen met F10-gemeenten worden programma's opgezet om nieuwe Nederlanders op de fiets te krijgen. Tour de Force zet in op meer kinderen veilig op de fiets. We proberen dus echt breed aandacht te hebben voor verschillende groepen mensen die fietsen.

De heer De Groot vroeg naar stallingsplekken. Ja, ik zie de ontwikkeling van verschillende deelsystemen zoals deelfietsen en deelscooters. Ik heb het mogelijk gemaakt dat deelfietsaanbieders via pilots gebruik kunnen maken van stationsfietsenstallingen, zodat reizigers gebruik kunnen maken van de verschillende deelfietssystemen. Ik zie dat veel gemeenten deze ontwikkeling ook zien en beleid geformuleerd hebben voor deelmodaliteiten en het stallen van deelfietsen en deelscooters.

De heer Bontenbal vroeg hoeveel meewind we verwachten. Dat hangt natuurlijk af van hoe de Europese Raad uiteindelijk besluit, samen met het Parlement, over het aanscherpen van de normen. De Commissie geeft aan de normen te willen aanscherpen van -37,5% naar -50%. Dat is dan de meewind die we krijgen. Het aandeel zero-emissie van de nieuwverkopen stijgt dan in Nederland van 35% naar 45% volgens de doorrekening van Revnext. Dat zou dan ook leiden tot extra CO₂-reductie in Nederland in 2030. En Nederland zet zich ook in voor ambitieuze Europese afspraken.

We zetten ook in op een uitfaseerdatum voor verbrandingsmotoren en een zo streng mogelijke norm. Binnen de huidige regels is het toegestaan dat fabrikanten emissieruimte verhandelen om ze wat meer flexibiliteit te geven, maar we kijken als Nederland zeker ook heel kritisch naar het mechanisme van flexibiliteit, zowel naar het handelsmechanisme als naar de credits voor auto's met lage emissies van minder dan 50 gram CO₂ per kilometer. We moeten gewoon naar zero-emissie overal in Europa en zo snel mogelijk.

Dan de samenwerking batterij en assemblage. Ik ben coördinerend bewindspersoon voor de Nederlandse batterijenstrategie. Een van de pijlers van die strategie wordt gevormd door de economische perspectieven en die pijler ligt vooral bij de staatssecretaris van Economische Zaken. Samen met haar werk ik eraan dat er beter door partijen wordt samengewerkt in de batterijensector in Nederland. Samen kijken we waar de beste kansen liggen voor Nederland op het gebied van batterijen. Ook assemblage behoort tot de mogelijkheden. Ik weet ook dat er een initiatief is vanuit het veld, laat ik het maar zo zeggen, om te kijken of er door nauwere samenwerking synergievoordelen te behalen zijn. Daar kijken we uiteraard naar.

Voorzitter. Dat waren de vragen zoals ik ze had genoteerd. O, dit zou ik bijna nog vergeten zijn. Toen de heer Bontenbal begon over de eerste elektrische auto, dacht ik: nou, dat is toch nog enige tijd na de uitvinding ervan, want de Schot Robert Anderson en Andreas Flocken hebben in 1888, twee jaar na de eerste auto, al de eerste elektrische auto geproduceerd. Voor degenen die weleens in het Louwman Museum zijn geweest: daar staan ook prachtige hele oude elektrische auto's, mooi om te zien.

De voorzitter:

Dank. Ik zie nog een interruptie van de heer Thijssen.

De heer Thijssen (PvdA):

Aanvullend hierop, ik ken ook foto's van inderdaad 150 jaar geleden van hele rijen met elektrische auto's. Je vraagt je dan af wat daarmee is gebeurd. Er bestaan allerlei conspiracy theories over wat big oil daarmee te maken heeft. Laten we het daar nu niet over hebben. Ik wil even mijn waardering uitspreken voor al het harde werk in de afgelopen jaren, ook van u, de staatssecretaris en het ministerie, want er is echt een hoop gebeurd en er is echt heel hard gewerkt. Toch kom ik nog even terug op wat de KEV 2020 nou zegt. Die stelt gewoon dat de emissie van mobiliteit in 2030 ongeveer dezelfde zal zijn als in 1990. Ik snap wat u zegt over het peilmoment van de planbureaus in mei, maar als we het hebben over de e-taxi's, de e-bakfietsen, het doortrappen tot je 100ste, de e-campers, en alle andere maatregelen die u net benoemde, al dat extra beleid dat vanaf mei is ingezet, ben ik benieuwd hoeveel dat ongeveer oplevert, zo door de oogharen. Is dat die 7,3 megaton waarover de planbureaus zeggen dat die nog nodig zijn om het doel van dit kabinet voor mobiliteit in 2030 te halen? Kunt u daar toch nog op reflecteren, staatssecretaris?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zeker. Ik zou bijna een tekenbord nodig hebben om het uit te leggen, maar laten we het ons gewoon voorstellen. Ten opzichte van 1990 is er op basis van wat nu door het PBL wordt meegerekend een daling van 2% zichtbaar. Alleen, de emissies zijn sinds 1990 wel eerst heel fors omhooggegaan. We hebben nu wel de knik gemaakt en ze zijn echt aan het dalen in Nederland. Meer dan die 2%, maar ten opzichte van 1990 is het 2%. Het is belangrijk om te laten zien dat

alles wat we doen veel meer oplevert dan alleen maar die 2%. We zetten alles netjes af ten opzichte van 1990 en dan kom je, op basis van wat er nu is vastgesteld, op die 2% uit.

Nogmaals, dat is de stand van vorig jaar. We hebben ook het afgelopen jaar weer hard gewerkt. Dank voor de complimenten daarvoor. Die geef ik graag door aan alle mensen op het ministerie en in alle sectoren, want dit is echt een enorme inspanning van heel veel mensen samen. Het zijn ook mensen die bereid zijn om risico's te nemen en over hun schaduw heen te stappen ten behoeve van het grote belang dat door die partijen erkend wordt. Zelfs met de verwachte stijging van de mobiliteit daalt de uitstoot in Nederland. Dit zijn twee relativerende punten die ik wil noemen bij die 2%, of eigenlijk zijn het er drie. De 2% ten opzichte van 1990, want toen was de mobiliteit een stuk lager. Op dit moment stijgt de mobiliteit en toch daalt de uitstoot. Daarnaast is dit de vaststelling van vorig jaar. Alles bij elkaar hoop ik toch dat dit een silver lining geeft rondom de boodschap. Maar we zijn er nog niet en er is nog een heleboel werk te doen. We hebben nog een heel aantal maatregelen in dit Klimaatakkoord zitten, maar als we naar 55% willen, zal er meer nodig zijn, ook in de sector vervoer.

De voorzitter:

Een interruptie van mevrouw Hagen, D66.

Mevrouw Hagen (D66):

Meer een verduidelijking van het drietal vragen dat ik heb gesteld. Allereerst gaf u zelf al aan dat het fantastisch is als we straks ons netwerk en onze autoaccu's multi-inzetbaar kunnen toepassen. Ik had ook gevraagd of de staatssecretaris de commissie kan informeren over de voortgang met betrekking tot de dubbele energiebelasting, want anders moet je bij het laden betalen en bij het ontladen. Dat hindert zo'n ontwikkeling. Dat is één.

Mijn tweede vraag ging specifiek over de faseladers. Andersoortige merken hebben namelijk eenfaseladers. Dat zorgt ervoor dat, als we straks een hele straat vol hebben met dat type laders, we een black-out kunnen krijgen. Dus vooral om het netwerk ook toekomstbestendig te maken is het misschien een goed idee om de RDW er ook naar te laten kijken of we gewoon moeten voorschrijven wat voor soort type lader onze elektrische voertuigen hebben.

Mijn derde vraag ging specifiek over de Lightyear. Het gaat D66 er met name om dat we de kennis die we in Nederland hebben met betrekking tot zo'n Lightyear en waarin we nu koploper zijn, hier kunnen bestendigen. Nu geeft u aan dat er 150 miljoen is voor de totale automotorsector. Dat is natuurlijk een hele brede en grote sector. U kunt zich dus voorstellen dat dat niet afdoende is specifiek voor deze innovatie. Kunt u hier nog iets over zeggen? Heeft u nog een idee voor een subsidie om het onrendabele aan zo'n innovatie mogelijk te maken? Of ziet u dat niet zitten? Dat kan ook. Dan gaan we ons weer anders beraden. Ik doe het zo maar even, dan hoef ik verder ook geen verduidelijkingen te vragen, denk ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Op het punt van de dubbele belasting had ik inderdaad een antwoord, maar op de een of de andere manier ben ik dat in het mapje kwijtgeraakt. Om een lang verhaal kort te maken: er wordt inderdaad gekeken naar hoe de businesscases precies in elkaar zitten. Je wilt namelijk niet dat er een soort van fiscale prikkel is om juist datgene wat helpt, namelijk smart charging, niet te gaan doen. Er wordt nu gekeken naar die businesscases. Dat is ook iets wat ik natuurlijk met mijn collega van Financiën zal moeten bespreken. Maar er wordt echt naar gekeken, volgens mij ook vanuit het perspectief dat we met elkaar ook het voordeel zien van smart charging en dat je dat fiscaal niet onnodig ingewikkeld wil maken. We komen er op een later moment nog op terug in een brief, maar er wordt dus naar gekeken.

De eenfase versus driefasen: ik stel voor dat we het bespreken met de RDW om te vragen hoe zij tegen deze problematiek aankijken. Op de uitkomsten daarvan kom ik dan terug in de volgende brief. Ik weet niet of ik zover wil gaan als mevrouw Hagen zegt, namelijk om dit of dat verplicht te stellen. Dat kan ik zo niet overzien. Maar zij stelt een technische vraag waarvan ik vind dat we die ook met de verschillende partijen moeten kunnen beantwoorden. Het lijkt me goed dat we daarop dan in de volgende voortgangsbrief terugkomen.

Dan specifiek over Lightyear. Je kunt natuurlijk nooit een subsidieregeling maken voor één bedrijf. Daarom zijn onze regelingen altijd generiek. Er kunnen ook andere partijen zijn -- ik weet dat die er ook zijn -- die met zonneauto's aan de slag zijn. Daarom hebben we in de stimuleringsregeling een uitzondering gemaakt op die cap, dat je boven een bepaalde prijs geen subsidie kunt krijgen voor innovatieve aandrijflijnen. Daarbij focus je dus niet alleen op deze auto, maar mogelijk ook op andere innovatieve aanbieders. Op die manier ondersteunen we dus innovatieve ontwikkelingen, want we erkennen dat sommige ontwikkelingen echt interessant zijn. Er zijn bedrijven die nog niet zo ver zijn dat ze op dezelfde voet met andere kunnen concurreren en die wil je dan een extra steuntje in de rug geven. Maar daarbij kun je nooit specifiek naar één bedrijf kijken.

De voorzitter:

Ik ga heel even naar de heer De Groot en daarna kom ik terug bij de heer Thijssen. Ik was net even iets te snel bij de heer Thijssen weg. Of wilt u even wachten? Als de heer De Groot het goed vindt, doen we eerst de heer Thijssen en dan de heer De Groot.

De heer Thijssen (PvdA):

Nogmaals dank, staatssecretaris, voor uw antwoorden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we de complimenten doorgeven en dat we waardering hebben voor alle ondernemers en mensen die hun nek uitsteken en echt proberen meters te maken om die CO₂ te reduceren. Maar ik geloof ook dat het echte antwoord is dat u -- dat zei u ook al eerder in uw eerste termijn -- demissionair bent en dat het niet helemaal aan u is welke maatregelen uit bijvoorbeeld het Van Geest-rapport we nog extra willen gaan uitvoeren. Dus mijn oproep is misschien meer bedoeld voor de partijen aan de overkant van de tafel die het regeerakkoord hebben gesloten en hebben gezegd: wij willen naar een halvering van de CO₂-uitstoot. Die wordt op dit moment gewoon niet

gehaald. Misschien kunnen die Kamerleden in hun tweede termijn zeggen welke maatregelen ze extra gaan doen, want ik denk dat de partijen aan deze kant wel te vinden zijn voor wat extra beleid. Dan kunnen we de stap naar 55% overlaten aan de formatie, maar doen we dat werk vast voor ze, want de mensen die aan het formeren zijn, hebben het best wel moeilijk.

De voorzitter:

Begrijp ik dat dit geen vraag aan de staatssecretaris is, maar een oproep aan de collega's? We zullen het straks zien, dadelijk in de tweede termijn. Ik ga naar de heer De Groot.

De heer Peter de Groot (VVD):

Ik heb een aantal vragen gesteld, waaronder die over de bedrijfsauto's. Daarover heeft de staatssecretaris aangegeven dat ze er een tandje bij doet. Dat is nog niet heel concreet, maar oké, we gaan er een tandje bij doen. Dat is hartstikke mooi.

Ik heb ook een vraag gesteld over opstelplaatsen voor deelscooters. Daarop heeft u geantwoord: we zijn ermee bezig. In het straatbeeld is het nog niet heel concreet. Die plaatsen zijn er nog niet, terwijl die deelscooters er wel zijn. Ik zou dus graag de staatssecretaris de vraag stellen hoe we dat concreet gaan regelen met elkaar. Zijn daar pilots voor nodig? Er zijn vaak ook infrastructurele wijzigingen voor nodig in de binnensteden. Hoe gaan we het met elkaar concreet maken dat die plaatsen er komen? Dat is nog even een vervolgvraag.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nou, concreet is het aan de gemeenten. Parkeerbeleid is, ik zou bijna zeggen "jealously guarded", een bevoegdheid van de gemeenten. En gemiddeld gezien is ook het beleid hier in de Kamer om daar niet te veel inbreuk op te willen maken, zeg ik dan maar. Maar het is natuurlijk wel belangrijk dat we met elkaar kennis uitwisselen, omdat het fenomeen deelscooters zich in het hele land voordoet en een bijdrage kan leveren aan verduurzaming en schone mobiliteit. Daarom hebben we daar ook gesprekken over, maar het is uiteindelijk aan de gemeente om hiervoor parkeerruimte te maken. Ik heb bijvoorbeeld wel via een pilot de mogelijkheid geboden om deelfietsen ook in de stationsfietsenstallingen te kunnen stallen. Daar heb ik dus mijn bijdrage aan geleverd. Maar naast de gesprekken die we natuurlijk met elkaar hebben over vragen als "waar moet je nou rekening mee houden?", "wat zijn best practices?" en dergelijke, is het aan de gemeenten om die ruimte in de stad te markeren.

De voorzitter:

Dank. Meneer De Groot, is dit voldoende? Ja. Dan zijn we aangekomen bij de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik zou graag het woord willen geven aan de heer Bontenbal.

We hebben nu nog een uur, dus laten we het even kort houden. Ik ga niet precies op de tijd zitten, maar graag kort.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank, voorzitter. Ook namens ons dank voor alle inspanningen.

De **voorzitter**:

Sorry, formeel is het altijd als volgt. We hebben altijd vier minuten en dan is het nu een minuut twintig. Ja? Dat is blijkbaar de standaard. De heer Bontenbal, gaat uw gang.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik was begonnen met het complimenteren van de staatssecretaris voor haar inzet, ook in de afgelopen jaren, voor de verduurzaming van mobiliteit. Ik denk dat het hartstikke goed gaat. Ik denk dat we daar soms wat te zurig over zijn. Nederland is volgens mij samen met Noorwegen koploper elektrische mobiliteit. De rapportage waarin die 5 miljard werd genoemd, liet zien dat we op een heel aantal punten ook een exportproduct te pakken hebben. Dus laten we er ook niet te zuur over zijn.

De heer Thijssen daagde de overkant van de tafel uit om iets te zeggen over onze ambitie voor een nieuw regeerakkoord. Hij had het gelijk over "wij" en over "zij", "die kant van de tafel" en "deze kant van de tafel". Maar volgens mij is het onze gezamenlijke opdracht en wordt er veel te veel vanuit "wij" en "zij" gesproken. Ik zou die handschoen dus terug willen gooien.

De focus van het CDA is volgens mij heel duidelijk: wij kiezen voor een Europese aanpak. Daar ging ook mijn eerste vraag over. Als alle fabrikanten, of een heel groot aantal, zeggen dat ze in 2030 geen auto's op fossiele brandstoffen meer willen verkopen, waarom laten we de EU-normering daar dan niet ook maximaal bij aansluiten? Ze zeggen het immers zelf. Misschien ben ik te ambitieus, maar misschien kan die norm nog wat omhoog. Want hoe meer Europa doet, hoe minder wij hier in Nederland aanvullend -- en dat is vaak toch ineffectief -- beleid hoeven te maken.

Toch even iets over de elektrische auto vanuit het verleden. Dat ding was heel zwaar en werkte niet. En het was niet big oil; het was small oil, want toen kwam er op een gegeven moment net olie uit de grond, en dat was gewoon een beter product. Het mooie van nu is dat de elektrische auto een veel beter product begint te worden dan de brandstofauto. Dat drijft, denk ik, ook echt die transitie.

Ik ben blij dat er monitoring komt op de laadpalen. Ik denk dat daar een belangrijke bottleneck zit. Ik ben ook blij dat u ook de coördinatie neemt voor die batterijfabriek. Want volgens mij mogen we daarin in Nederland best wat ondernemender zijn. Ik raad u aan het boek van Mariana Mazzucato te lezen over de ondernemende overheid. Landen om ons heen bouwen

waterstoffabrieken en batterijfabrieken, terwijl wij toch nog te veel met een kruideniersmentaliteit naar de klimaattransitie aan het kijken zijn. Dus iets meer ondernemerschap zou ik toejuichen.

Mijn laatste vraag ...

De voorzitter:

Uw tijd is op, meneer Bontenbal. U bent ruim over de tijd. Ik ben heel coulant.

De heer Bontenbal (CDA):

Ik heb een hele korte vraag.

De voorzitter:

Heel kort dan, want ik zie een interruptie. Dan moet ik nu ook bij iedereen coulant zijn en dat zal ik dan ook doen. Uw laatste vraag. Een minuut twintig is inderdaad niet altijd lang hè?

De heer Bontenbal (CDA):

Excuus, voorzitter, voor mijn breedsprakigheid. Een belangrijke olifant in de kamer zijn natuurlijk de internationale belastingen op kerosine en de brandstoffen voor de scheepvaart. Hoe staat het daarmee? Volgens mij moeten we daar echt iets aan doen, ook internationaal.

De voorzitter:

Eerst een interruptie van de heer Thijssen aan de overkant, vanuit mij gezien aan de rechterkant.

De heer Thijssen (PvdA):

Ik had het niet over een nieuw kabinet, meneer Bontenbal. Ik had het over dit kabinet. In dit kabinet zitten de drie partijen die hebben gezegd: wij zijn het groenste kabinet ooit; wij stellen onszelf het doel van 49% CO₂-reductie. Het Planbureau constateerde in oktober 2020 dat u de helft doet van wat u beloofd heeft. Ik heb de staatssecretaris gevraagd om er meer actie op in te zetten. Dat is hard nodig, ook op het gebied van mobiliteit. En de staatssecretaris geeft aan dat ze demissionair is. Vandaar dat ik de bal leg bij de regeringspartijen, want ik denk dat deze partijen wel in zijn voor wat extra beleid om de mobiliteit te vergroenen en te verduurzamen. Wat wilt u doen om te zorgen dat we het doel wel gaan halen en dat we nu, voordat er een

nieuw kabinet is, wel meters gaan maken? Want die zijn gewoon kei- en keihard nodig volgens de planbureaus.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik krijg een klein beetje een déjà-vugevoel van de debatten die we destijds in de campagne hebben gevoerd. Als we het dan toch over PBL-doorrekeningen hebben: de luchtvaart in het PvdA-programma. Het aantal vliegbewegingen steeg. In de doorrekening van het PvdA-programma door het PBL kwam ook het PvdA-programma niet uit op nul emissies in 2030. Volgens mij hebben alle partijen dus de gezamenlijke opgave om daar met elkaar nog iets van te maken. En laten we gewoon even realistisch zijn: ik denk dat dit gewoon in de volgende kabinetsperiode wordt beslist. U snapt ook wel dat ik dat hier niet eventjes op tafel leg.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Bontenbal. Dan ga ik naar mevrouw Hagen. Ook u krijgt wat meer tijd.

Mevrouw **Hagen** (D66):

Ik denk niet dat ik dat nodig heb, voorzitter.

Dank, allereerst voor de beantwoording. Ik denk dat we sowieso nog een aantal antwoorden krijgen. In mijn eerste termijn begon ik ook over de crisis. Ik zei dat het heel belangrijk is dat we met elkaar vasthouden aan wat we daarin hebben geleerd. Eén les is dat we echt anders kunnen kijken naar ons mobiliteitsvraagstuk, zeker omdat thuiswerken gewoon heel goed mogelijk is gemaakt. Ik denk dus dat het heel belangrijk is dat de innovatie die nodig is om de mobiliteit verder te verduurzamen, ruim baan krijgt. In reactie op de heer Thijssen zou ik dan ook willen zeggen: de Kamer is niet demissionair. Dus als u goede voorstellen heeft, ben ik altijd bereid om daar met u naar te kijken. U hoeft niet zozeer de bal bij mij te leggen. Laten we het samen oppakken. Als u goede voorstellen heeft, dan hoor ik die graag.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Hagen. De heer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voorzitter. Allereerst dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording en complimenten voor het gevoerde beleid van de afgelopen jaren, dat zich nu uiteindelijk gaat uitbetalen. Ik ben niet zo negatief als de heer Thijssen.

Ik heb hier een recent rapport van PwC. Als het bijvoorbeeld gaat over het vergroenen van auto's en de kansen en de ontwikkelingen, waarover wij volgens mij onze degens weleens eerder in een verkiezingsdebat hebben gekruist, zit de auto-industrie in een opswing, maar we moeten wel met elkaar een heel aantal randvoorwaarden regelen, waaronder laadinfrastructuur, ook voor de logistieke sector. Daarover hebben we het vandaag in het debat ook met elkaar gehad. Ondanks de beantwoording van de staatssecretaris kijkt de VVD daar wel zo naar dat daar nog een forse opgave ligt. Daarover zijn we het eens met de inbreng van het CDA. Wij zijn tevreden met de beantwoording als het gaat over de uniformiteit die nodig is in de zero-emissiezones. Ook dank voor de toezegging om er een tandje bij te doen als het gaat over de vergoeding van bestelbusjes. Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, meneer De Groot. Dan ga ik naar de heer Thijssen.

De heer Thijssen (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Tja, ik weet niet zo goed wat ik verder in de tweede termijn moet zeggen, want eerlijk gezegd ... Kijk, alle onderwerpen waar het nu over gaat, zijn heel belangrijk en heel erg goed. Alleen, volgens mij verliezen we in dit debat wel het grotere doel uit het oog. En het grotere doel is dat we die 49% van dit kabinet willen halen en er daarna nog een stap bovenop willen doen. Dus ik ga nadenken over uw uitnodiging, mevrouw Hagen, om met een aantal moties of voorstellen te komen waarmee we zo snel mogelijk nog meer meters kunnen maken. Volgens mij is er geen tijd te verliezen, dus laten we het niet gaan uitspelen op de formatie. Volgens mij zijn we het eens dat er meer moet gebeuren. Dus ja, ik zal zeker met voorstellen komen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Thijssen van de Partij van de Arbeid. Dan ga ik door naar mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank, voorzitter, en dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen en de inzet.

Zoals de staatssecretaris ook in haar brieven aangeeft, moeten we dit echt samen gaan doen. Daarop voortbouwend, ik heb toch nog een beetje zorgen over de beantwoording van de vragen over het nationaal mobiliteitsplan. De VNG geeft aan echt behoefte te hebben aan meer inzet wat dat betreft. Er is ook onderzoek vanuit Natuur & Milieu en het CROW gedaan, waarin ook wordt aangegeven dat we het niet halen met alleen maar regionale inzet. Ik zou graag willen

eindigen met de oproep aan de staatssecretaris om zich tot dit rapport te verhouden en waar mogelijk toch te kijken naar "meer regie in samenwerking met". Volgens mij wordt er nu een hele belangrijke stap gezet, maar er is echt meer nodig. Volgens mij moeten we het op die manier wel voor elkaar kunnen krijgen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank, mevrouw Bouchallikh. Dat was ruim binnen de tijd. Dan gaan we naar de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, voorzitter. Ik zet de tijd aan, want ik ga het eens even proberen: een minuut twintig. Nou goed, ik heb vijf punten, dus ik moet opschieten.

Mijn eerste punt. De staatssecretaris zegt: "We hebben de maximale ambitie verwezenlijkt. We hebben zo veel mogelijk zo snel mogelijk gedaan. Daar ben ik van overtuigd." De voormalig minister van Economische Zaken zegt: "We zijn te laat begonnen." Ik wil toch graag weten hoe de staatssecretaris daarnaar kijkt.

Punt twee. Fijn dat de fiets bezongen is. De vraag was eigenlijk hoe we die nou toegankelijk maken voor een breder publiek. Daar heb ik eigenlijk geen antwoord op gekregen.

Punt drie gaat over de versnelling van de ... Waar het over gaat? Dit telt natuurlijk niet mee, voorzitter. Ik zit nu al op 43 seconden.

De voorzitter:

Nou, u bent zeer ervaren. De staatssecretaris vroeg even naar de tweede vraag.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de toezegging om te intensiveren op de fiets, maar ik vroeg even specifiek om dat voor een breder publiek te doen. Er is best wel een "fietsarmoede".

Dan over het promoten van het openbaar vervoer: 1.200 bussen, maar dat is nog maar 9%. Als je dat doorrekent over de afgelopen jaren, moet er een versnelling plaatsvinden. Is de staatssecretaris het daarmee eens?

Duurzaam en elektrisch rijden. Ik denk dat het boek van Mazzucato bij de staatssecretaris al enige jaren op haar nachtkastje ligt en dat ze dat uit haar hoofd kent. Daarom heb ik inderdaad ook een vraag in het kader van die technologie, ook van Lightyear. Is het niet tijd voor een nieuwe inventarisatie? Dat is mijn duidelijke vraag. Kun je het ook koppelen bijvoorbeeld aan het stimuleren van deelauto's, zodat die technologie daar terechtkomt? Wat wij horen, is dat de

maatregelen die de minister noemt gewoon niet voldoende zijn. Dus graag een nieuwe inventarisatie.

En dan tot slot. Dank voor de toezegging om in gesprek te gaan met de minister van Binnenlandse Zaken. Mijn vraag is wat we daarvan gaan terugzien. Krijgen we daar een brief of een rapport over? Dan zit ik op twee minuut vijf. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Heel netjes, meneer Van Raan. Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. U bent allen al zeer ervaren Kamerleden, want u geeft allemaal keurig uw eigen gewenste samenvatting van wat ik heb gezegd over intensiveringen et cetera. Maar laat ik het zo zeggen in antwoord op al die conclusies: ik heb gezegd wat ik heb gezegd en dat kunt u nog een keertje nalezen in de Handelingen als u wilt.

Dan een aantal concrete punten. Het CDA, de heer Bontenbal, vroeg naar de EU. Hij vroeg: alsjeblieft zo ambitieus mogelijke normen. Daar zet ik me hard voor in. Ik heb zelf altijd met enige regelmaat een afstemmingsoverleg met een aantal andere progressieve landen die ook graag zo scherp mogelijke Europese normen willen. Daarmee schrijven we ook gezamenlijke papers en dergelijke.

De voorzitter:

Excuseer. Meneer Van Raan, u verstoort de staatssecretaris en de vergadering een beetje.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We proberen er alles aan te doen om die inzet zo luid en duidelijk mogelijk te laten doorklinken. Dat gezegd hebbende zijn er natuurlijk ook landen die daar anders tegen aankijken. Die laten zich ook horen. Het blijft dus toch nog een zeker krachtenspel. Nederland zet zich in voor zeer ambitieuze normen. Nederland zet zich ook in voor een eindfaseerdatum. Wij hebben natuurlijk in ons Klimaatakkoord zelf ook gezegd dat we willen dat er vanaf 2030 alleen nog maar zero-emissieauto's uit de showroom komen. En het is heel erg mooi dat heel veel automerken in ieder geval zeggen: wij werken daar hard aan mee, want van ons komen er vanaf die datum alleen nog maar zero-emissieauto's. Die lijst groeit eigenlijk elke paar maanden weer; recent ook weer met Fiat en Chrysler. Dat is volgens mij hartstikke mooi in de goede richting. Maar het zal best nog een politiek gevecht worden in Brussel om de normen zo ambitieus mogelijk te krijgen. Dat zeg ik er maar even bij.

Ik ben dus overallcoördinator voor de batterijstrategie. Dat is wat anders dan de batterijfabriek. Zoals gezegd, als er goede ideeën komen, kijk ik met de collega van EZK natuurlijk altijd hoe wij daar ook vanuit onze verantwoordelijkheid iets mee kunnen doen.

Brandstoffen in de luchtvaart en de scheepvaart. Die vormen natuurlijk ook een heel belangrijk onderdeel van onze totale mobiliteit. Ook daar zal verduurzaming nodig zijn. Dat ligt meer bij de minister. Maar met betrekking tot verduurzaming in de luchtvaart en zeevaart komen er deze zomer ook voorstellen vanuit de EU. Daar zal de minister verder met u over spreken.

Mevrouw Hagen heb ik al aangegeven dat ik nog even in een brief zal terugkomen op het verschil tussen de een- en driefasenlader. Veel auto's zijn wel geschikt voor allebei. Die zijn ook al geschikt voor driefasen, maar het hangt natuurlijk ook af van de laders die worden aangeboden. We zullen het nog even netjes in een brief zetten. Dat is ook meteen een antwoord op de heer Van Raan. Ik zal zorgen dat er in een volgende verzamelbrief weer even wordt ingegaan op de toezeggingen die ik nu doe. Dan kunt u ook de voortgang in de gaten houden en dan weten we dat dat de antwoorden zijn op de vragen die in dit debat zijn gesteld.

Voor de bestelbusjes -- dat was een vraag van meneer De Groot -- is het inderdaad belangrijk dat we een vinger aan de pols houden. Het punt van de vrachtwagenheffing, dat mevrouw Hagen ook noemde, zal natuurlijk ook een belangrijk element zijn. Dus in die gezamenlijkheid moeten we er gewoon voor gaan zorgen dat we de afspraken zoals gemaakt in het Klimaatakkoord nakomen, ook van de kant van de overheid. We hebben een hele goede samenwerking met al deze sectoren. We zullen dus ook gezamenlijk zoeken naar de oplossingen.

Dat ik meneer Thijssen nog een keer "lost for words" zou zien, had ik misschien niet verwacht. Ik ben natuurlijk een vertegenwoordiger van de uitvoerende macht. Dus als de Kamer besluit om de regering toch nog wat meer opdrachten te geven, ga ik daar natuurlijk hard mee aan de slag als uitvoerende van uw allen.

Natuurlijk hoop ik ... Dat zeg ik u dan ook maar. U kent mijn betrokkenheid bij dit dossier. En dit is ook een beetje het antwoord op de vraag van de heer Van Raan of we te laat gestart zijn. Ik kwam in 2010 in de Tweede Kamer. Toen stond het debat over het Klimaatakkoord of eigenlijk over het hele klimaat in de breedte, er nog heel anders voor. Ik had heel graag gewild dat we in 2010 al hadden gestaan waar we nu staan, maar ik ben nu ook heel blij dat we staan waar we staan. Ik ben heel blij dat ik merk dat er nu zo'n breed besef is van dat we hier gewoon een gigantische uitdaging hebben, dat we met elkaar een gigantische verantwoordelijkheid hebben en dat we die gewoon echt aan het invullen zijn op zo'n andere manier dan dat we de discussie voerden in 2010. Daar ben ik dan wel blij mee. Maar ik zie ook dat er nog gigantisch veel werk te verrichten is. Welk deel daarvan nog in de demissionaire periode van dit kabinet kan worden vervuld -- hoe eerder hoe liever wat mij betreft -- en wat in een volgend kabinet zal worden gedaan, hangt natuurlijk ook af van hoe snel dat kabinet er is. Maar allemaal zo snel mogelijk voorwaarts, en volgens mij zijn we op de goede weg.

De voorzitter:

Voordat we zover zijn, bij het nieuwe kabinet, is de heer Thijssen net nog even geprikkeld, denk ik.

De heer **Thijssen** (PvdA):

Om de staatssecretaris te helpen, moet ik dan inderdaad een tweeminutendebat aanvragen. Dat ben ik net vergeten in mijn tweede termijn, maar dat doe ik dan nu graag. Een tweeminutendebat zodat ik al die mooie voorstellen kan doen en we de staatssecretaris nog wat mooie dingen kunnen laten doen.

De **voorzitter**:

Dat staat genoteerd. De staatssecretaris. Gaat u voort.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Maar het meest bent u natuurlijk gebaat bij een missionair kabinet. Ik zie aan geen enkele zijde van deze tafel een volledige meerderheid, maar beide zijden aan deze tafel kunnen in belangrijke mate aan de bespoediging daarvan bijdragen, zeg ik dan maar even.

De **voorzitter**:

De heer Van Raan heeft een interruptie.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Waardering voor de woorden en ook waardering voor de staatssecretaris, maar het gaat mij om het volgende. Ik hoor de staatssecretaris in het debat duidelijk zeggen: als ik terugkijk op mijn periode van vier jaar, heb ik echt het maximale gedaan in termen van "zo snel mogelijk" en "zo veel mogelijk"; dat weet ik zeker. Maar dat is niet wat de minister van Economische Zaken ons verteld heeft. Hij heeft echt in het debat in de plenaire zaal duidelijk gezegd: we zijn te laat begonnen. We hebben dus niet het maximale gedaan. Wat is het nou? Het kabinet spreekt met één mond. Hebben we nu wel genoeg gedaan of niet genoeg gedaan? Het zou de staatssecretaris sieren, zeker kijkend naar het resultaat, als ze zegt dat we echt enorm achterlopen, en dat er dus inderdaad veel meer moet gebeuren. Dat heeft ze al gezegd. Maar je kunt toch niet beweren dat je genoeg gedaan hebt? Dat is namelijk niet zo.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris. Kort, want we gaan niet het hele debat opnieuw doen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Nee. Meneer Van Raan brengt hier wel een heleboel dingen bij elkaar. Zijn we nu al waar we moeten zijn? Nee. Had ik liever gewild dat we in 2010 al hadden gestaan waar we nu staan? Ja. Ik hoor u iets mompelen over mijn collega, maar ik kan natuurlijk niet exact de context waarin een collega bepaalde woorden heeft uitgesproken of de sectoren waar dat misschien betrekking op had, nu gaan recenseren. Dat ga ik dus ook niet doen. Ik blijf bij mijn verhaal.

Ik ben als bewindspersoon gestart in dit kabinet met een regeerakkoord met een doelstelling van 49%. Het heeft ons nog tijd gekost om dat te vertalen naar plannen die, omdat ze echt op draagvlak konden rekenen, vervolgens ook echt tot uitvoering komen. Ik vind zelf het voorbeeld van de zero-emissie stadslogistiek daar een heel mooi voorbeeld van. Ja, het heeft tijd gekost om met alle partijen tot een overeenstemming te komen. Maar als we zien dat we er nu al 20 hebben en dat we dit jaar de doelstelling van 30 tot 40 zero-emissiestadslogistieke zones gaan halen, dan heeft dat overleg wel echt draagvlak opgeleverd. En als je echt draagvlak hebt, kun je daarna ook meters maken. Ik weet dat de heer Van Raan dat ook zal erkennen. Is er nog veel te doen? Ja, absoluut. En voor de rest laat ik het even aan de beoordeling van de heer Van Raan.

Ik was nog even bij mevrouw Bouchallikh. Ik zeg haar graag toe dat ik dat rapport nog een keer goed zal bekijken. Ik zeg haar toe dat we het overleg dat we met de verschillende regio's hebben, ook echt zullen proberen te benutten om erachter te komen waar de zorgen zitten en hoe wij samen, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, aangegaan in het Klimaatakkoord, een versterkte inzet kunnen hebben om ervoor te zorgen dat datgene wat er gedaan moet worden ook gebeurt. Coördinatie is ook ongelofelijk belangrijk bij dit soort zaken. Dus aan de hand van de conclusies van dat rapport zullen we dat zeker nog eens een keertje met ze bespreken.

Dan de vraag van de heer Van Raan over het intensiveren voor de fietsen. Ja, daar ben ik hartstikke hard mee bezig geweest, ook de afgelopen jaren. Dat zetten we ook door. In mijn antwoord heb ik geprobeerd aan te geven hoe we daarmee op verschillende deelsegmenten aan de slag zijn.

Op het punt van vervoersarmoede, breder dan alleen fietsenarmoede: er komt een indicator van het CBS; ik geloof aan het einde van het jaar. Dat biedt dan ook weer handvatten om te kijken waar het dan in zit en waar je wat mee kunt, niet alleen voor de fiets, maar in de breedte voor het vervoer.

De zero-emissiebussen. Als we nu op 9% zitten en er ieder jaar 9% bij doen, komen we aardig in de buurt van waar we moeten zijn. We hebben ook concrete afspraken gemaakt over hoe we dat gaan doen. Dus vanaf 2025 alleen nog maar zero-emissiebussen en dan gaat het natuurlijk hard. In 2030 moeten alle bussen zero-emissie zijn. Die afspraak hebben we gemaakt met de overpartijen.

Blijven we investeren in nieuwe technologie? Ja, dat is heel erg belangrijk. Ik weet niet of ik de link met deelauto's zo een-twee-drie kan leggen, maar ik hoor eigenlijk een aansporing om ook het hele aspect van de deelmobiliteit te blijven stimuleren en open oog te houden voor de

vraag: wat moeten we doen om innovatie te stimuleren? Dat is ook continu een afweging tussen hoeveel middelen wij als uitvoerende macht van de Tweede Kamer krijgen of hoeveel middelen er beschikbaar zijn -- laat ik het iets neutraler houden -- en waar we die inzetten. Met mijn grote liefde voor innovatie zal het af en toe toch zoeken zijn en zal je moeten kiezen hoeveel geld je steekt in de uitrol van wat er beschikbaar is in termen van kostenefficiëntie en welk deel je inzet voor verdere innovatie. En je hebt het altijd allebei nodig.

Wanneer zien we de uitkomst van het gesprek met BZK terug? Ik stel voor gewoon een voortgangsbrief te schrijven over de verschillende punten die bij duurzame mobiliteit horen. Daarin kan ik ook de punten die in dit debat zijn opgekomen weer voor u meenemen.

De voorzitter:

Dank, staatssecretaris, voor de beantwoording. We zijn gekomen bij het einde van het debat, maar voordat we gaan afsluiten nog even het volgende.

Er staat een tweeminutendebat genoteerd met als aanvrager de heer Thijssen en we hebben nog twee toezeggingen.

- De staatssecretaris komt schriftelijk in een volgende brief terug op de vraag van het lid Bontenbal van het CDA of monitoring van de doorlooptijd voor het aanvragen van laadpalen wenselijk is.

De staatssecretaris zegt dat ze die al beantwoord heeft. Oké, dan kan die van de lijst af.

- De staatssecretaris komt in de volgende verzamelbrief terug op de vragen van het lid Hagen van D66 over het vraagstuk van dubbele energiebelasting en de vragen over de belasting van het energienetwerk door faseladers.

We zijn op tijd klaar, dus we kunnen nog doortrappen tot ons 100ste. Ook vanavond kunnen we gewoon doorgaan. Ik wens iedereen een fijne avond, ook de mensen die thuis hebben meegekeken.

Sluiting 18.51 uur.