

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 363

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 10 augustus 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 29 juni 2022 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 mei 2022 inzake reactie op verzoek commissie over het rapport van de KNAC: «Op weg met waterstof. Verhalen, feiten en cijfers» (Kamerstuk 32 813, nr. 1047);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake studie kosteneffectiviteit Electric Road Systems (ERS) in Nederland (Kamerstuk 31 305, nr. 340);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2022 inzake terugkoppeling gesprek tussen Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en Minister voor Klimaat en Energie over het tienpuntenplan van het Internationaal Energie Agentschap (IEA) om olie te besparen (Kamerstuk 31 305, nr. 342);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2022 inzake subsidieplafond 2022 nieuwe elektrische personenauto's particulieren bereikt (Kamerstuk 32 813, nr. 1048);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 juni 2022 inzake regionale uitrol laadinfrastructuur (Kamerstuk 31 305, nr. 351);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juni 2022 inzake invoering nieuwe apk-test voor controle van roetfilters van dieselauto's per 1 januari 2023 (Kamerstukken 32 813 en 30 175, nr. 1054);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 juni 2022 inzake voortgang duurzaam vervoer (Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 352);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 juni 2022 inzake voedsel/voedergewassen in biobrandstoffen en de impact op voedselzekerheid (Kamerstukken 32 813 en 31 239, nr. 1055);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2022 inzake reactie op verzoek over de brief**

inzake invoering van een kwaliteitseis voor de bijmenging van bio-ethanol in benzine (Kamerstuk 31 209, nr. 237).

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

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers

Voorzitter: Minhas
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Alkaya, Bontenbal, Bouchallikh, Van Ginneken, Koerhuis, Madlener en Minhas,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.00 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, een hele goede middag allemaal. Welkom bij deze vergadering van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Deze vergadering gaat over het onderwerp duurzaam vervoer. Ik heet de gasten op de tribune van harte welkom, iedereen die thuis meekijkt, en natuurlijk de Staatssecretaris en alle leden. We hebben drie uur staan voor dit overleg. De leden hebben vier minuten spreektijd per fractie. Ik stel voor dat we twee interrupties in tweeën doen. Ik ga daar redelijk coulant mee om, dus als u het niet te bont maakt, dan kunnen we daar hopelijk nog wat meer ruimte voor vinden.

De eerste spreker aan de zijde van de Kamer is de heer Koerhuis. Ik geef hem graag het woord. Meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Nederland moet vooruit: rijden, rijden, rijden. We moeten doorrijden. Maar Nederland is ook in transitie. We gaan van fossiele brandstoffen naar elektriciteit, waterstof en bio- en synthetische brandstoffen. Ook de VVD is in transitie. We gaan van een «vroem, vroem»- naar een «zoef, zoef»-partij, maar we zijn er nog niet. Voorop blijft staan dat we hebben afgesproken het haalbaar en betaalbaar te doen en het niet te verplichten maar te stimuleren, en dat het om CO₂-besparing gaat en niet om de techniek.

Voorzitter. Elektrisch rijden. Tijdens het vorige debat over duurzaam vervoer heb ik een motie aangenomen gekregen om het aantal nieuw te plaatsen laadpunten tot 2030 in kaart te brengen en om het netwerk van laadpunten dekkend te laten zijn voor heel Nederland. De Staatssecretaris heeft de voortgangsrapportage over de laadinfrastructuur van het voorjaar gestuurd. Laat ik eerlijk zijn: dit is nog niet wat de motie vraagt. Ik mis het groeipad naar 1,8 miljoen laadpunten in 2030, ik mis de plannen van gemeenten en provincies, en ik mis het antwoord op de vraag of de plannen genoeg zijn om het groeipad te halen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dit op te nemen in de voortgangsrapportage van het najaar? Ik zie ook dat nog niet alle gemeenten een laadvisie en een plaatsingsbeleid hebben. Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat alle gemeenten die wel hebben?

Voorzitter. We hebben afgesproken elektrisch rijden te stimuleren, maar niet te verplichten. We lijken dit op drie punten wel te doen. Ten eerste. Circa 30 tot 40 100.000-plusgemeenten gaan vanaf 2025 een zero-emissiezone invoeren. Bedrijven moeten hiervoor laadpunten aansluiten en een zwaardere aansluiting op het elektriciteitsnet hebben. Hoe moeten bedrijven dit doen in Brabant en Limburg, waar een stop is op het plaatsen van laadpunten voor bedrijven? Moeten we die datum van 2025 niet uitstellen, vraag ik de Staatssecretaris.

Ten tweede. Ik begrijp dat we huiseigenaren en mkb'ers verplichten om bij een ingrijpende isolatie laadpalen te plaatsen. Wat heeft het isoleren van een huis en een bedrijf te maken met het plaatsen van een laadpaal? In hoeverre werpt dit een drempel op voor het isoleren van een huis en een bedrijf, bijvoorbeeld in Brabant en Limburg, waar een stop is op het plaatsen van laadpunten voor bedrijven?

Ten derde. Ik begrijp dat we vve's verplichten om eerst laadpalen in vve-garages te plaatsen en dan pas op straat. Ik heb hierover een motie ingediend die ik heb aangehouden. Als vve's laadpalen in vve-garages plaatsen, moeten vve's ook brandleidingen, sprinklers en hitesensoren aanbrengen. Dit geeft hoge kosten die vve's vaak niet kunnen betalen. De Staatssecretaris heeft over mijn motie gezegd dat we vve's verplichten vanwege de ladder van laden. Moeten we die ladder niet aanpassen, vraag ik de Staatssecretaris.

Om de druk op het elektriciteitsnet te verminderen, moeten we elektrische auto's afstemmen op zonnepaneelsystemen van huizen, bedrijven en garages. Ik wil weten of we dat afstemmen, dat slim laden, kunnen gebruiken om een zwaardere aansluiting op het elektriciteitsnet in Brabant en Limburg voorlopig niet te stoppen voor het aansluiten van laadpalen. Naast elektrisch rijden is rijden op waterstof belangrijk voor de toekomst van rijden. We moeten hiervoor ook rijden op waterstof stimuleren. In het vorige debat over duurzaam vervoer heeft de Staatssecretaris toegezegd dat we 50 waterstoftankstations gaan bouwen, maar waar en wanneer gaan we die waterstoftankstations bouwen? Hoeveel waterstofauto's verwachten we? En verwachten we dat die 50 waterstoftankstations genoeg zullen zijn?

Voorzitter, tot slot. We hebben vanochtend een van de plannen gezien die de Staatssecretaris aan het uitwerken is om zakelijke rijders vanaf 2025 te verplichten elektrisch te rijden. Ik heb eerder Kamervragen gesteld over het EU-plan om dit vanaf 2027 te doen. In hoeverre zullen er genoeg elektrische auto's en laadpalen zijn? Wat betekent dit voor bedrijven? Wat betekent dit voor ons financieel? Wat betekent dit voor Brabant en Limburg, waar een stop is op het plaatsen van laadpunten voor bedrijven? Dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, dank u wel. Er is voor u een vraag van mevrouw Van Ginneken. Mevrouw Van Ginneken heeft het woord.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik was benieuwd of de heer Koerhuis in zijn bijdrage nog zou oproepen tot het instellen van een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur, want dat heeft hij namelijk op het VVD-congres voorgesteld. Ik ben blij om te horen dat hij dat hier niet herhaalt, dus mijn vraag aan de heer Koerhuis is: is hij het met mij eens dat het verhogen van die maximumsnelheid op de weg een raar voorstel is in termen van klimaatambities, in termen van leefbaarheid en ook in termen van verkeersveiligheid? Dat laatste is een onderwerp waarvan de heer Koerhuis recent nog zei dat hij dat een ontzettend belangrijk onderwerp vindt.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, u wordt uitgedaagd. Gaat uw gang!

De heer **Koerhuis** (VVD):

Dat klopt. Verkeersveiligheid is voor mij een topprioriteit, dus dat zal ik altijd meewegen. Maar laat ik het volgende zeggen: we gaan elektrisch rijden. Dat doen we vanwege CO₂ en stikstof. En als we elektrisch rijden is dat gewoon geen argument meer om overdag geen 130 kilometer te rijden. Gegeven die twee problemen zou je overdag best weer 130 kunnen rijden.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dit antwoord verbaast me. Ik ben het daar niet mee eens. Want als je harder rijdt dan stoot een auto ook meer fijnstof uit, ook een elektrische auto via de wielen bijvoorbeeld. Het argument van verkeersveiligheid, dat de heer Koerhuis zo belangrijk vindt, zou toch eigenlijk pleiten voor

minder snelheidsverschillen en dus lagere maximumsnelheden. Dus op het punt van het klimaat geef ik de heer Koerhuis gelijk: als we emissieloos rijden, dan is dat probleem opgelost. Maar ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid vind ik het nog steeds een gek voorstel.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, dat was geen vraag, maar u mag wel reageren. Gaat uw gang.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zie toch beweging bij D66, omdat klimaat geen argument meer is, ten aanzien van het standpunt om overdag geen 130 te rijden. Het kan toch niet verbazen dat ik, gelet op wat ik heb gezegd op het VVD-congres, vind dat we zodra het weer kan, met name voor wat de stikstof betreft, overdag weer 130 moeten kunnen rijden. De woordvoerder van D66 sprak erover dat de wielen fijnstof uitstoten. Dat punt leg ik toch ook even graag bij de Staatssecretaris neer, want ik begrijp dat de fijnstof van wielen anders is dan fijnstof uit een verbrandingsmotor. Ook het punt van de verkeersveiligheid leg ik graag bij de Staatssecretaris neer.

De voorzitter:

Meneer Madlener, u heeft ook nog een vraag aan de heer Koerhuis.

De heer Madlener (PVV):

Zo'n discussie als dit, die nergens over gaat, is leuk, maar het gaat dus nergens over, want Minister Harbers heeft al gezegd: ik ga niets veranderen aan die maximumsnelheid overdag. Dus het is leuk dat door de heer Koerhuis een ballonnetje opgelaten wordt, maar het is al snel doorgepikt. Mijn vraag is juist de andere kant op: de temperatuur, ik bedoel uiteraard de maximumsnelheid, 's nachts dreigt ook naar beneden te gaan. Dat vind ik een veel groter gevaar. Gaat meneer Koerhuis daar dwars vóór liggen met zijn fractie, mocht dat door D66 afgedwongen worden?

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, de vraag gaat dus niet over de hoge temperatuur 's nachts maar over de snelheid en of u daar vóór gaat liggen.

De heer Koerhuis (VVD):

Wat mij betreft blijven we 's nachts gewoon 130 rijden, en 's avonds ook.

De voorzitter:

Helder. Meneer Madlener, heeft u echt een tweede vraag?

De heer Madlener (PVV):

Dat klinkt goed, maar gaat hij daar ook dwars vóór liggen? Gaat de VVD dat blokkeren, want dat voorstel, om de stikstofuitstoot minuscuul naar beneden te brengen, gaat er geheid komen.

De voorzitter:

In het kader van de huidige ontwikkelingen: «blokkeren» en dat soort zaken meer bedoelt meneer Madlener figuurlijk.

De heer Koerhuis (VVD):

Nogmaals, wat mij betreft gaan we dat niet doen en blijven we 's nachts maar ook 's avonds gewoon 130 rijden. En de beeldspraak die de heer Madlener erbij pakt, is voor zijn rekening.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de volgende spreker van de zijde van de Kamer. Dat is de heer Alkaya van de Socialistische Partij. Gaat uw gang.

De heer Alkaya (SP):

Voorzitter, de aandacht voor duurzaam en schoon vervoer neemt toe. Dat is een goede zaak. Maar beleid dat duurzaam vervoer bevordert, moet ook eerlijk zijn. Openbaar vervoer is in de ogen van de SP niet alleen de meest duurzame en schone vorm van vervoer maar ook de meest eerlijke vorm. Deelt het kabinet deze mening? Iedereen die regelmatig gebruikmaakt van het openbaar vervoer en die de afgelopen tijd de kranten opensloeg, schrok zich rot. Vervoerders, provincies, milieuorganisaties, vakbonden en vandaag ook lokale bestuurders waarschuwen voor de dreigende verschraving van het openbaar vervoer. Door het hele land staken buschauffeurs ook tegen het tekort aan collega's, de hoge werkdruk en een veel te laag salaris. Hele regio's stappen vervoegd over op vakantie-dienstregelingen en zetten minder bussen in door personeelstekorten. Vervoerders zijn op zoek naar vrijwilligers voor het bemannen van buurtbussen en steden verhogen de prijzen van bus- en tramkaartjes. Voorzitter. Het kabinet is de belangrijkste veroorzaker van het probleem, omdat het belangrijke beslissingen over het openbaar vervoer voor zich uitschuift. Dan heb ik het zowel over het verlagen van de prijzen, waar we al meerdere keren om hebben gevraagd, bijvoorbeeld door de btw op openbaar vervoer te schrappen – daarvoor wordt steeds naar het najaar verwezen – maar zeker ook over de beschikbaarheidsvergoeding. Dit zorgt voor onzekerheid en de teloorgang van onze bussen, metro's, trams en treinen. Het uitblijven van duidelijkheid over de beschikbaarheidsvergoeding is bovendien ook slecht voor het onderwerp waar we het vandaag over hebben, namelijk de ambities van busvervoerders om hun wagenpark emissievrij te maken. Dergelijke grote investeringen kan een bedrijf immers onmogelijk doen in de huidige onzekerheid. Ziet de Staatssecretaris dat ook? En is het kabinet dan ook bereid om nog voor het zomerreces duidelijkheid te geven over de prijs én de beschikbaarheid van de meest duurzame vorm van vervoer in ons land, namelijk het openbaar vervoer?

Voorzitter. Bus, metro, tram en trein zouden weer van en voor iedereen moeten zijn, maar wat zeker niet weggelegd is voor iedereen, is een elektrische auto. Elektrische auto's zijn nog steeds veel duurder dan vergelijkbare gewone auto's die op benzine of diesel rijden. En dus kunnen mensen met een laag of middeninkomen het gewoon niet betalen, ondanks subsidiëring aan alle kanten. Het aantal mensen dat baat heeft bij dat soort subsidieregelingen betreft enkele tientallen duizenden per jaar. Vergelijk dat eens met de miljoenen mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer. Toch blijft het kabinet elektrisch rijden aan alle kanten subsidiëren, terwijl de Rekenkamer nog in 2020 heeft aangetoond dat dit een peperdure manier is om de CO₂-uitstoot te verminderen.

Je kunt het geld van de samenleving veel beter besteden aan andere zaken, zoals openbaar vervoer maar ook de isolatie van woningen, het plaatsen van zonnepanelen of het aanpakken van de vervuilde industrie. Desondanks komt het kabinet nu met een volgend cadeautje, namelijk parkeerprivileges voor elektrische rijders. Gemeenten moeten van dit kabinet de mogelijkheid krijgen om lagere parkeertarieven te hanteren voor Tesla's en andere elektrische auto's. Dat gaat gewoon te ver. Dit beleid is allang niet meer eerlijk en het draagvlak verdwijnt door dit soort maatregelen in rap tempo. Ik zou het kabinet daarom willen vragen om van dit plan af te zien, en het wetsvoorstel in te trekken. Tot slot. Waar openbaar vervoer de beste manier is om mensen te vervoeren, is de binnenvaart dat voor goederen. Het kabinet is bezig met de uitvoering van de motie-Bisschop/Alkaya – dat is dus SGP samen met

SP – die vraagt om een onderzoek naar de risico's van grootschalig gebruik van biobrandstoffen in de binnenvaart in scheepsmotoren. Wij horen van de schippers dat er nog steeds geen sprake is van gedegen veldonderzoek, maar dat er nog steeds wordt gewerkt met enquêtes en onderzoek van achter het bureau. Dan krijg je dus geen compleet beeld. Is de Staatssecretaris bekend met die signalen? En gaat het bureau dat nu is ingehuurd, dan ook daadwerkelijk veldonderzoek in de praktijk verrichten? Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. De volgende spreker namens de Kamer is mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel. Ik ben inderdaad van GroenLinks, en ik zal mede het woord voeren namens de Partij van de Arbeid en de Partij voor de Dieren. Ik begin met het openbaar vervoer. Zoals ik en collega's hier vaker hebben herhaald maken wij ons grote zorgen over het openbaar vervoer. Continu krijgen wij verontrustende berichten over de verschraling ervan. Er gaat mogelijk 20% tot 30% minder openbaar vervoer rijden. Dit mag gewoon niet gebeuren. Het openbaar vervoer is voor zo veel mensen van belang om bij hun familie, werk of opleiding te komen. Onze ambitie moet zijn om vervoersongelijkheid te verkleinen, niet om die te vergroten. Bovendien, als het ov nu overal met 20% tot 30% verschaalt, waar komen al die werknemers dan terecht? Sommigen van hen hadden we onlangs op bezoek bij het aanbieden van een petitie. In een tijd met zo veel krapte op de arbeidsmarkt moeten we deze mensen koste wat kost behouden, want achteraf kunnen we ze misschien niet terugkrijgen. Hoe reflecteert de Staatssecretaris hierop? Ook zou ik graag van de Staatssecretaris willen horen wat haar reactie is op de zorgen van de vervoerders in het algemeen. Heeft zij al een bestuurlijk overleg gevoerd met de NOVB-partijen?

De cijfers van het KiM laten een rooskleurig beeld zien. In 2023 zouden de reizigersaantallen terug zijn op 99% ten opzichte van precoronatijd, maar de cijfers van de vervoerders vallen in veel gevallen veel lager uit. Nu hoop ik natuurlijk dat de cijfers van het KiM juist zullen blijken te zijn, maar als dat niet aan de orde is, waarom wil de Staatssecretaris dan geen vangnet realiseren om vervoerders gerust te stellen en de dienstregelingen te kunnen behouden? Dit gesprek hebben we eerder gevoerd, maar het blijft terugkomen, ook vandaag weer, met een petitie van ruim 400 politieke bestuurders. De zorg leeft dus echt, ondanks de eerdere vragen. Hoe reageert de Staatssecretaris daarop? Kan de Staatssecretaris in ieder geval in kaart brengen welke mogelijkheden er zijn, want eerder gaf ze aan dat het financieel wat ingewikkeld ligt, maar kan zij nog een keer kijken waar het misschien wél te halen valt?

Voorzitter. Elektrisch vervoer. Om de klimaatdoelen te halen is het van groot belang dat we snel de transitie maken naar zo veel mogelijk ov en fiets en waar nodig elektrisch vervoer. Daarom is het goed dat wij vanochtend in de krant lasen dat leaseauto's vanaf 2025 alleen nog elektrisch mogen zijn. We vragen ons nog wel af hoe de Staatssecretaris dit gaat organiseren en of dit ook geldt voor niet-zakelijke leaseauto's. Verder is er in het Klimaatakkoord afgesproken dat 100% van de nieuwe auto's in 2030 emissieloos zou zijn, maar onlangs sprak de Staatssecretaris op de radio van slechts 42%. Hoe gaan we er dan voor zorgen dat alle auto's in 2050 emissieloos zijn als een gemiddelde auto achttien jaar meegaat? Hoe komen we dan eindelijk af van die fossiele auto?

Voorzitter. Het is belangrijk dat het kabinet het goede voorbeeld geeft en dat de bewindspersonen zelf in elektrische auto's rijden. Maar laatst liet het kabinet weten dat «het comfort nog te wensen overlaat». Ik moest daar stiekem een beetje om lachen, want waar hebben we het over? Dat is

wat ons betreft ook een beetje onzin. Gaat het kabinet ervoor zorgen dat bij tussentijds aflopende leasecontracten van dienstauto's wordt gekozen voor volledig elektrisch aangedreven voertuigen? Dat lijkt ons een hele mooie zet. Gisteren werd ook een petitie daarover aangeboden. Het is dus wel mooi om daar even op te reageren.

Dan kom ik op biobrandstoffen. Voedselschaarste is in een deel van de wereld aan de orde van de dag en wij vergisten in Europa dagelijks het equivalent van 15 miljoen broden aan graan om er alcohol van te maken die in de benzine bijgemengd wordt. Daarnaast mengen we ook nog 19 miljoen flessen aan zonne- en koolzaadolie bij aan diesel. De Staatssecretaris schreef in haar brief dat het om restproducten uit de veevoersector gaat, maar het is ... Nou ja, goed, het is toch weer een bijdrage aan het stikstofprobleem. Het klopt inderdaad dat er geen hongersnood is in Nederland en in Europa. Gelukkig komt die er hopelijk ook niet. Maar in andere delen van de wereld is er wel voedselschaarste. Ik vind het dus ook een beetje egoïstisch om niet verder te kijken dan onze eigen grenzen. Dat komt mede door ons. Laten we in Europa een concreet voorstel doen. Zolang de prijzen voor graan- en oliegewassen hoger zijn dan die in het rapport van Gear Up stoppen we met de bijmenging van voedselgewassen. Wij zijn daar eigenlijk sowieso tegen, maar dit lijkt ons een redelijk compromis: eerst eten, dan voeren en dan rijden.

Tot slot, voorzitter, kom ik nog heel kort op de fiets. Van provincies en gemeenten krijgen we nog steeds te horen dat er onvoldoende middelen zijn om het Nationaal Toekomstbeeld Fiets tot uitvoering te brengen. Kan de Staatssecretaris daarop reageren en reflecteren op de uitvoering van mijn motie hierover?

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. De heer Bontenbal heeft een vraag aan u.

De heer Bontenbal (CDA):

Ja voorzitter, over de bijmenging van biobrandstoffen: of die komen uit reststromen en dan vinden we het een veel minder groot probleem, denk ik, of die komen inderdaad uit voedselgewassen en dan vinden we het met z'n allen wel een probleem. U suggereert in uw bijdrage dat van dat laatste sprake is. Heeft u daar dan echt indicaties voor? Want dan willen wij er volgens mij allemaal wat aan doen in deze Kamer. Als dat niet het geval is en het gewoon uit reststromen blijkt te komen, vindt u het dan wel acceptabel? Want volgens mij moeten we geen beelden creëren, maar moeten we het op basis van feiten willen doen.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank voor de vraag. Toen ik de brief van de Staatssecretaris voor het eerst las, was ik op zich wel gerustgesteld. Maar toen las ik weer de reactie daarop van Natuur & Milieu waarin juist wordt gesteld dat die relatie er wel is. Ik vraag de Staatssecretaris om daarop te reflecteren. Want wat ons betreft zou het echt niet ten koste moeten gaan van die voorraden. En de vraag daarover is nog open. Dat vinden wij überhaupt discutabel en een probleem.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Bouchallikh. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is mevrouw Van Ginneken van D66.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ja, dank u voorzitter. Wij zitten op dit moment in een klimaat- en in een stikstofcrisis. Daarom is in het coalitieakkoord afgesproken dat we ons beleid richten op een CO₂-reductie van 60% in 2030. Voor de mobiliteitssector is dat een extra reductie van 3,5 megaton CO₂. Ook de energiecrisis

en het moeilijke besluit om de activiteiten van de kolencentrales te verruimen, verergeren deze crisis met een extra uitstoot van 10 megaton CO₂. Dat is bijna net zoveel als de jaarlijkse uitstoot van alle auto's in Nederland; een heleboel. Dit alles plaatst dus een bijzondere verantwoordelijkheid bij de Staatssecretaris om alle drie deze crises te bestrijden. Voorzitter. Wat D66 betreft moeten de plannen van de Staatssecretaris daarom ambitieuzer en sneller zijn. Ik zal proberen om niet zelf sneller te gaan praten. Zij is wat mij betreft immers onderdeel van het team duurzaam van het kabinet. Ik roep haar op om net zoals als haar teamleden Jetten en De Jonge maximale ruimte te nemen in het bestrijden van de klimaat- en energiecrisis. Dit is ook haar opdracht. Om dat te doen, moeten we nú plannen maken en niet wachten tot bijvoorbeeld oktober, als wij bij de publicatie van de Klimaat- en Energieverkenning, de KEV, weten hoeveel het tekort precies is. Dat weten we nu al. Kan de Staatssecretaris toezeggen te zorgen voor een ambitieus en uitgewerkt plan bij de publicatie van de KEV over hoe zij invulling gaat geven aan de aanvullende reductie van 3,5 megaton CO₂ als gevolg van het coalitieakkoord? Kan zij toezeggen daarbij de aanvullende bijdrage van de mobiliteitssector ter compensatie van de uitstoot van de kolencentrales mee te nemen?

Voorzitter. Meer ambitie en snelheid dus, bijvoorbeeld het betalen naar gebruik. Ik kijk uit naar de plannen van het kabinet op dat punt. Daarnaast heb ik nog enkele suggesties. Kan de Staatssecretaris met de Minister voor Klimaat en Energie onderzoeken of met het bespaarde geld door het aanzetten van de kolencentrales, het elektrisch vervoer verder gestimuleerd kan worden? Ik was verheugd te lezen dat de Staatssecretaris in 2025 uitvoering geeft aan de motie van D66, GroenLinks en Partij van de Arbeid voor een zakelijkvlootnorm. De Staatssecretaris was van plan om ons daar begin 2023 plannen voor te presenteren. Dit lijkt op een versnelling. Kan de Staatssecretaris deze vlootnormering dan niet al per 2024 invoeren, is mijn vraag. Kan de Staatssecretaris toezeggen om met bijvoorbeeld convenanten te gaan zorgen voor zero-emissiezones in meer gemeenten dan de 30 die nu in het vizier zijn? Kan de Staatssecretaris zorgen voor zones die niet alleen het centrum omvatten, maar ook een groter deel van deze gemeenten beslaan en daarbij zo veel mogelijk vervoerstypen te betrekken?

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, dank u wel. Er is eerst een vraag van de heer Alkaya.

De heer Alkaya (SP):

Hier vraagt een coalitiepartij om, als het mogelijk is, elektrisch vervoer meer te stimuleren. Ik denk dat het stimuleren van treinverkeer de beste manier is om dat te doen, toch? Bijna alle treinen in Nederland rijden op elektriciteit. Roept D66 dan net als de linkse oppositie het kabinet op om de beschikbaarheidsvergoeding door te zetten?

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Dat is een heel heldere vraag van de heer Alkaya. Als hij mij goed gevolgd heeft, weet hij dat ik daar in recente debatten herhaaldelijk toe heb opgeroepen. Ik heb recentelijk ook nog schriftelijke vragen gesteld aan de Staatssecretaris om meer duiding te geven over hoe het nou kan dat de cijfers die het KiM hanteert ten aanzien van de verwachte reizigersaantallen, zo ver verwijderd liggen van wat de vervoerders en de regio's verwachten. Ik maak mij daar veel zorgen om en ik heb de Staatssecretaris dus bij herhaling opgeroepen om snel met een oplossing te komen. Want de heer Alkaya en ik weten alle twee dat deze zomer de dienstregelingen voor het volgende jaar gemaakt worden en dat er in een aantal regio's aanbestedingen van start gaan die een jarenlang effect gaan hebben op

het aanbod van openbaar vervoer in die regio's. Er is dus haast geboden. Ik heb de oproep aan de Staatssecretaris van de heer Alkaya en collega Bouchallikh om snel met een concrete oplossing te komen ook gehoord. Ik steun die ook.

De heer **Alkaya** (SP):

Dat is goed om te horen, maar dat is wel vrijblijvend. Het gaat om snel met een oplossing komen. Als het goed is, vergaderen wij nog deze week en volgende week. Daarna is het in handen van het kabinet. Het is dus deze week en volgende week aan ons als volksvertegenwoordiger om met een signaal te komen. Kunnen we dat dan ook gezamenlijk doen? Want we kunnen wel gaan wachten op meer duiding en meer duidelijkheid over de cijfers, maar het mooie van de beschikbaarheidsvergoeding vond ik altijd dat die wel afhankelijk is van hoeveel mensen er komen opdagen. Dit staat nog los van het feit dat die niet alle kosten dekte, want het bleef vaak op 93% of 95% hangen. Het gaat erom hoeveel mensen daadwerkelijk het openbaar vervoer nemen. Als dat meevalt, als inderdaad meer mensen dat gaan nemen, dan ben je minder geld kwijt. Is het niet sowieso goed om nu al te zeggen dat wij dat geld beschikbaar stellen en om dat deze of volgende week te doen? Dat kan de Kamer doen.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor het pleidooi van de heer Alkaya. Zijn redenering is: als de KiM-cijfers blijken te kloppen en het allemaal erg meevalt, dan loopt het kabinet geen risico. Zo vertaal ik het even. Die redenering kan ik volkomen volgen. In het verleden, volgens mij in alle recente debatten, heb ik de Staatssecretaris opgeroepen om hier iets aan te doen. Ik heb dat in mijn spreektest tot nu toe nog niet gedaan en ik durf alvast te verklappen dat ik niet van plan was om daar nog extra aandacht voor te vragen, omdat ik dat al zo vaak gedaan heb. Maar nogmaals, ik vind ook dat de Staatssecretaris heel snel met een concrete oplossing moet komen die passend is voor de regio's en ook werkt. Ik wil daarbij nog het volgende benadrukken: we praten heel vaak over de beschikbaarheidsvergoeding. Ik begrijp uit de regio's dat de vorm waarin zij een vangnet of ondersteuning willen, wat vele van hen betreft ook anders mag zijn dan de beschikbaarheidsvergoeding die we tot nu toe kenden. Ik begrijp ook dat dat de puzzel is waar de Staatssecretaris met de regio's over in gesprek is. Ik wil best het pleidooi van mijn collega's ondersteunen door de Staatssecretaris aan te kijken en bij dezen te vragen of de Staatssecretaris kan opschieten en voor de zomer duidelijkheid kan geven.

De **voorzitter**:

Daar komt de Staatssecretaris ongetwijfeld op terug. U mag uw betoog vervolgen. Excuus, excuus. Ik ben vergeten dat de heer Bontenbal ook nog een vraag had aan u.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Collega Van Ginneken had het over 10 megaton als gevolg van maatregelen die nu genomen worden om de gascrisis te bezweren. Die moeten ergens gecompenseerd worden. We hebben afgesproken dat dit in het najaar gebeurt, als er echt iets nodig is. We weten helemaal niet of het wel 10 megaton gaat zijn. Dat is het meest extreme geval. We hebben daar nu nog geen afspraken over willen maken, omdat we eigenlijk heel weinig zicht hebben op de precieze effecten. Mijn vraag is eigenlijk of mevrouw Van Ginneken kan verduidelijken wat zij nu precies aan de Staatssecretaris vraagt ten aanzien van die 10 megaton. Vraagt zij om al een stukje daarvan op te pakken? Of zegt zij: bekijk welke mogelijkheden er zijn richting september? Of wil zij al een soort doel meegeven? Want dat laatste zou toch wel een beetje strijdig zijn met wat Minister Jetten zelf heeft aangegeven.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de heer Bontenbal voor zijn vraag, want daaruit blijkt dat mijn vragen niet duidelijk waren. Ik heb de Staatssecretaris vooral gevraagd om tempo te maken en meer te doen met de plannen voor duurzaam vervoer, omdat er een extra reductie van 3,5 megaton CO₂ nodig is vanuit de in het coalitieakkoord afgesproken ambitie om een reductie van 60% in 2030 te bereiken. Dit staat los van de kolencentrales. Er ligt dus al een enorme extra opgave. In de huidige plannen wordt die onvoldoende vertaald. Daarnaast heb ik inderdaad erop gewezen dat er ook nog een extra ambitie zou kunnen komen uit de kolencentrales. Bij de KEV, de Klimaat- en Energieverkenning, in oktober weten we wat die zal bedragen. Daarom heb ik de Staatssecretaris gevraagd om bij de publicatie van de KEV, op het moment dat die cijfers bekend zijn, de aanvullende bijdrage die nodig is als compensatie voor de uitstoot van de kolencentrales mee te nemen. Ik heb daar nu nog geen getallen of ambitie aan gekoppeld. Ik heb de Staatssecretaris alleen gevraagd om op het moment dat die cijfers bekend zijn, meteen met een voorstel te komen over hoe de Staatssecretaris denkt die mee te nemen in de plannen. Dat was wat ik bedoeld had te zeggen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik hoor toch veel links wensdenken bij D66, als ik hoor dat die partij eerder zero-emissiezones wil invoeren en een zero-emissievlootnormering wil invoeren. D66 beweert dit heel stellig, maar we zien nu al dat het plaatsen van laadpalen erg achterblijft bij de doelstelling van 1,8 miljoen in 2030. Dan kan D66 mensen wel willen verplichten om meer elektrisch te rijden, maar als de laadpalen er niet zijn, dan kan dat niet. Wat betekent dit voor bedrijven? Wat betekent dit voor de mensen thuis? Wat betekent dit voor ons financieel? En wat betekent dit voor Brabant en Limburg, want daar is een stop op het plaatsen van laadpalen? Dat is een vraag die ik ook aan de Staatssecretaris heb gesteld.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Zoals de heer Koerhuis weet, maak ik me ook zorgen over het tempo van de uitrol van laadpalen. Sterker nog, we hebben nog niet zo lang geleden samen een motie ingediend om met een goed plan te komen, niet alleen met een einddoel, maar ook met tussentijdse doelen om die ambitie te gaan waarmaken. Tijdens de bijdrage van de heer Koerhuis was ik blij met alle heel specifieke vragen die hij daarover aan de Staatssecretaris stelde. Want dit punt van zorg deel ik. Ik ben dus ook heel benieuwd naar de antwoorden die de Staatssecretaris op die vragen gaat geven.

De **voorzitter**:

Ja, meneer Koerhuis, wij wachten op u. U wilt een vervolgvraag stellen.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, want ik ben hier niet degene die stellig beweert dat die zero-emissiezones eerder ingevoerd moeten worden en dat we zero-emissievlootnormeringen moeten invoeren. Dat beweert D66 hier. En nu hoor ik van D66: ja, maar wij hebben ook nog vragen. Dat is niet met elkaar te rijmen. Volgens mij klonk wat D66 zei, heel stellig, maar is het niet zo stellig en wachten we gewoon eerst de beantwoording van de Minister af.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, is het zo stellig of niet?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het is heel stellig dat wij enorme klimaatuitdagingen hebben en daarom reductiedoelstellingen in mobiliteit moeten nastreven. We hebben de

ambitie tot 60% reductie. Daar komt mijn stelligheid vandaan om de Staatssecretaris aan te jagen om meer en meer en meer te doen. Het kan niet zo zijn dat we eerst het probleem van de laadpalen moeten oplossen, voordat we over andere dingen mogen nadenken. Volgens mij hangen die problemen met elkaar samen en moeten we daar tegelijk actie op ondernemen. Ik heb nu het pleidooi gehouden om de ambities rondom zero emissie te versnellen. Ik heb eerder een pleidooi gehouden rondom laadpalen. Dat pleidooi heb ik niet ingetrokken. Dat staat er nog steeds. Ik heb zojuist al gezegd dat ik de goede vraag van de heer Koerhuis op dat punt zeker ondersteun. Wat mij betreft is het dus en-en.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mag u nu echt verder met uw betoog.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Het is onuitlegbaar aan toekomstige generaties dat we nu nog maatregelen treffen in de mobiliteit die gebaseerd zijn op achterhaalde klimaatdoelstellingen. Ik was daarom ook zeer verrast dat de Staatssecretaris een regeling voor het werkgebonden personenverkeer publiceerde, gebaseerd op een reductie van 49% in 2030. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij die regeling aanpast en de voorgenomen reductiedoelstelling met minstens 11% verhoogt? Ik overweeg een motie op dat punt. Kan de Staatssecretaris ook toezeggen voortaan elke regeling voor duurzaam vervoer in te steken op een reductie van 60% in plaats van de 55% die ik teruglees in haar brief? Voorzitter, dit was mijn bijdrage. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was keurig binnen de tijd, maar de heer Koerhuis heeft toch nog een interruptie. Meneer Koerhuis, gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

We merken dat D66 een expert is als het gaat om fijnstofuitstoot van auto's. Ik heb een vraag aan D66: wat is de fijnstofuitstoot van treinen?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dat is een hele mooie technische vraag, waarop ik op dit moment het antwoord schuldig moet blijven.

De voorzitter:

Oké. De heer Koerhuis heeft hier vast over nagedacht. Gaat uw gang.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja, ik heb erover nagedacht. Vorig jaar stond er een heel uitgebreid artikel in het FD waarin de fijnstofuitstoot van auto's met die van treinen werd vergeleken. Ik geef alvast in ieder geval het antwoord dat daarin stond. Dat was dat een auto zo'n 15 tot 25 milligram fijnstof uitstoot per reizigerskilometer en – nou komt het! – de trein zo'n 40 milligram per reizigerskilometer. Dat is grofweg twee keer zo veel. Dat komt van rails, wielen, remmen en bovenleidingen. Ik heb dat even opgezocht. Misschien moeten we deze vraag samen bij de Staatssecretaris neerleggen, want dit is natuurlijk weer andere fijnstof dan die van wielen of die uit een verbrandingsmotor, maar dit laat even zien dat het niet zo simpel is.

De voorzitter:

U heeft eigenlijk antwoord gegeven op uw eigen vraag en vervolgens heeft u die ook bij de Staatssecretaris neergelegd, dus mevrouw Van Ginneken, hier hoeft u niet op te reageren. Dat zou mijn advies zijn, want er wacht nog een andere interruptie op u. Die is van de heer Bontenbal. De heer Bontenbal.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik wil toch heel even hierop reageren. Eigenlijk geeft de heer Koerhuis zelf al het antwoord: het is niet zo simpel als het lijkt. En toch probeert de heer Koerhuis in deze interrupties en in de oneliners die steeds bestaan uit een herhaling van drie keer hetzelfde woord, dingen toch heel simpel te benaderen. Het gaat niet alleen over laadpalen. Het gaat niet alleen over fijnstof. Het is een integrale discussie waar we allemaal een bijdrage aan leveren en waarin we volgens mij allemaal goede vragen aan de Staatssecretaris hebben gesteld. Ik denk dat het palletje aan antwoorden dat we van de Staatssecretaris gaan krijgen, ons gaat helpen om het in samenhang te gaan zien.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Bontenbal, nog een keer.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Voorzitter, in ons coalitieakkoord hebben we afgesproken: ten minste 55%, te programmeren naar 60%, CO₂-reductie in 2030. Mevrouw Van Ginneken legt in haar vragen aan de Staatssecretaris een relatie tussen 49% en 55% of 60%. Is zij het met mij eens dat dit niet per se volgt uit het coalitieakkoord, maar dat dit de interpretatie van D66 is? Je zou ook andere keuzes kunnen maken. Je kunt namelijk de ambitie bij andere sectoren ophogen en dan gaat die 55% over het totaal en niet over elke individuele sector.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dit is een heel goede vraag. De ambitie in het coalitieakkoord is inderdaad een totale ambitie. In de ene sector is het makkelijker om 60% te halen dan in de andere sector. Volgens mij is dat precies de reden geweest waarom we in het coalitieakkoord de ambitie op 60% hebben gesteld en de garantie, als ik het zo mag zeggen, het minimale resultaat op 55%. Je weet namelijk dat je kunt proberen om in een sector 60% reductie te bereiken, maar misschien bereik je dat net niet helemaal. Laten we hopen dat we dat in andere sectoren wel ruimschoots bereiken en dat we in de buurt van die 60% gaan uitkomen. Dat is volgens mij de gedachte achter 55% beloven en 60% proberen, om het maar even populair te zeggen. Dat heb ik in mijn bijdrage tegen elkaar af willen zetten. Als je 60% niet probeert, maar inzet op 55%, dan kan de tegenvaller, als het toch ingewikkelder blijkt te zijn, ervoor zorgen dat je onder de 55% uitkomt. Ook heb ik vastgesteld dat sommige plannen van de Minister nog gebaseerd zijn op de ambitie van 49% uit het Klimaatakkoord. De heer Bontenbal is toch met mij eens dat dat behoorlijk veel lager is dan 55%?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Collega Van Ginneken heeft vakkundig om de vraag heen gedraaid, want het gaat over de verdeling tussen sectoren. Het kan nog wel degelijk 49% zijn in één sector, als het totaal maar optelt tot die ten minste 55%. Het kan dus zijn dat we klimaatmaatregelen in andere sectoren weten te treffen die bijvoorbeeld veel kosteneffectiever zijn, dus dat wij bijvoorbeeld de ambitie in de industrie of in de gebouwde omgeving fors ophogen. Het zomaar doorvertalen van 55% naar sectoren is niet iets wat we hebben afgesproken. Dat zouden we onder andere moeten doen op basis van kosteneffectiviteit.

De voorzitter:

Meneer Bontenbal, ik hoor geen vraag. Dit was een constatering. Mevrouw Van Ginneken, wilt u daarop reageren?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, u kent mij inmiddels. Die neiging heb ik. Ik hoop toch echt ... De heer Bontenbal heeft gelijk. Het is niet per se een doelstelling voor elke sector.

Maar als alle CDA-woordvoerders in debatten over alle andere sectoren precies ditzelfde zeggen, dan komen we er niet. Ik wil de heer Bontenbal dus uitdagen om ook binnen de mobiliteitssector hoger te reiken dan 55%.

De voorzitter:

We zullen het zien, want de volgende spreker vanuit de Kamer is de heer Bontenbal. Gaat uw gang.

De heer Bontenbal (CDA):

Dank, voorzitter. Bewindspersonen hebben de neiging dingen in blokjes te doen, dus ik dacht: ik ga mijn bijdrage ook gewoon in blokjes doen.

De voorzitter:

Bent u aan het voorsorteren op een volgende functie of wat is dit?

De heer Bontenbal (CDA):

Nee, dat niet. Dit is veel te leuk.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

De heer Bontenbal (CDA):

Dit is veel makkelijker dan bewindspersoon zijn.

Mijn eerste vraag gaat over de inzet van energiedragers, duurzame energie in verschillende sectoren. Daar worden keuzes gemaakt: soms impliciet, soms expliciet. Dat gaat via de instrumenten die we daarvoor inzetten. Dan denk ik aan bijmengverplichtingen, kwaliteitseisen, subsidies op voertuigen enzovoorts. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij bereid is om samen met haar collega's in het kabinet goed te kijken of we daarin nu de juiste keuzes maken. Het klinkt vaag, maar ik geef even twee voorbeelden om het punt concreter te maken. Groengas kunnen we in meerdere sectoren inzetten. Denk aan de verwarming van woningen of bio-Ing in het vrachtvervoer of de scheepvaart. De vraag is natuurlijk: welke route vinden we maatschappelijk het meest verstandig? In welke sector levert groengas de meeste maatschappelijke toegevoegde waarde op? Dat zou je bijvoorbeeld kunnen uitdrukken in CO₂-reductie – of je dat nou meetelt in de nationale rekening of niet is ook nog een issue; daar hebben we het weleens over gehad – of in geld of andere aspecten. Een ander voorbeeld is natuurlijk waterstof. Ook daarvoor geldt: waar zetten we waterstof in en welke toepassing levert de meeste maatschappelijke waarde op? In de industrie, de luchtvaart, de gebouwde omgeving of de mobiliteitssector? Als Kamerlid lukt het mij nog niet om daar voldoende zicht op te krijgen. Ik heb deze vraag in vergelijkbare vorm vaker gesteld. Ik denk dat het goed is als er iets van een analyse komt. Het hoeft wat mij betreft niet een dik rapport van 100 pagina's te zijn, maar iets van een beknopte notitie om dit vraagstuk te verkennen, want dit wordt volgens mij een belangrijk vraagstuk de komende maanden.

Het tweede punt gaat over slim laden. Met het slim laden van elektrische auto's kunnen we flink besparen op investeringen in netverzwaringen, want niet alle auto's hoeven om zes uur 's avonds meteen op vol vermogen geladen te worden als je thuiskomt. Dat kan prima in de nachtelijke uren. De Staatssecretaris schrijft dat slim laden de norm moet worden. Daar ben ik het helemaal mee eens. Maar kan zij dat ook wat concreter maken? Ik lees het jaartal 2025. Geldt dit voor alle laadpalen, publiek en privaat, en wat betekent dit bijvoorbeeld voor de concessies die door regio's zijn verleend aan laadpaalexploitanten? Dan heb ik het over de concessies die reeds vergeven zijn.

Mijn derde punt raakt hieraan. Collega Koerhuis had het ook al over de ladder van laden. Het uitgangspunt is daarbij natuurlijk dat je begint met thuisladen, dan opschaaft en dat uiteindelijk pas publiek doet. Maar het

kan natuurlijk zo zijn dat als we in een bepaalde straat massaal inzetten op thuisladen, het net daar heel snel volloopt, terwijl er misschien een paar straten verderop of de wijk ernaast goede mogelijkheden zijn, ook qua netconfiguratie, om daar bijvoorbeeld een groot laadplein neer te zetten. In dat geval is het misschien helemaal niet maatschappelijk wenselijk om de ladder van laden helemaal precies af te lopen. Nu denk ik ook niet dat de Staatssecretaris die heel hard en absoluut toepast, maar ik zou wel willen vragen of zij daarop wil reflecteren.

Mijn vierde blokje gaat toch weer over bio-ethanol, een hobby waar ik al vaker over ben begonnen. Wij kunnen geen kwaliteitseisen stellen. Dat staat in de brief. Het gevolg is dus dat we minder duurzame bio-ethanol uit de Verenigde Staten hier toegang op de markt geven, terwijl andere lidstaten, met wel kwaliteitseisen, dat uitsluiten. Nederland doet dat niet. Het is niet duidelijk wat de Europese Commissie hiervan vindt. In de laatste brief zag ik daar ook niks meer over terug. Ik zou wel graag een hele duidelijke uitspraak van de Europese Commissie hebben, want andere lidstaten doen het. Dus of wij mogen het ook, of de andere mogen het ook niet. Voordat we verdergaan met wat we in Nederland willen, zou ik willen weten wat dit voor Nederland betekent. Die uitspraak van de Commissie zou ik graag helder zien.

Tot slot een vraag over de subsidiëring van laadinfrastructuur. Ik snap heel goed dat je bij het realiseren van de laadinfrastructuur een kip-eiprobleem hebt en dat je daar in de beginjaren een rijksbijdrage of een gemeentelijke bijdrage tegenover zet. Maar de vraag is of dat op lange termijn houdbaar is. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Is er een model denkbaar waarin de uitrol van laadinfrastructuur ook op termijn zonder ondersteuning van overheden kan? Dat lijkt me namelijk wenselijker dan dat we subsidie blijven geven.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Bontenbal. De Staatssecretaris kondigt meestal van tevoren aan dat ze in blokjes gaat spreken. Vervolgens benoemt ze het als ze naar een volgend blokje gaat. Bij u heb ik dat weer gemist, dus dat is misschien een leermoment voor de volgende keer. Desalniettemin heeft om te beginnen meneer Koerhuis een hele korte vraag.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik hoorde het CDA toch zeggen op de een of andere manier dat het wil kijken wie wel en niet waterstoffen en biobrandstoffen mag gaan gebruiken en dat dit een belangrijke vraag is voor de komende maanden. Dat verbaast mij een beetje, want we gaan toch niet verbieden dat mensen in het land groen opgewekte waterstof of groen opgewekte biobrandstof gaan gebruiken? Wat is dan de grond om dat te verbieden? Dan zijn mensen duurzaam bezig en dan mag het niet van het CDA.

De voorzitter:

Ja, dank u wel. De heer Bontenbal.

De heer Bontenbal (CDA):

Helaas ligt het niet zo makkelijk. Met allerlei beleidsinstrumenten sturen we waar het heen gaat. Als wij zeggen dat er een bijmengverplichting moet komen voor groen gas, dan betreft dat de gebouwde omgeving. Dat is een beleidskeuze en daar gaat u straks over stemmen. Als we zeggen dat het in de regeling moet voor bijmenging van verduurzaamde vervoersstoffen, dan duwen we het die kant op. Dat geldt idem dito voor waterstof. In ons beleidsinstrumentarium maken we heel veel keuzes waarbij we als volksvertegenwoordigers het kabinet wel of niet steunen in de richting die gekozen wordt. Dus wij verbieden helemaal niks, maar we sturen die stromen een bepaalde kant op. Als volksvertegenwoordigers

moeten we volgens mij goed nadenken over hoe we dat op de meest verstandige manier kunnen doen.

De voorzitter:

Dan heeft de heer Alkaya nog een vraag aan u.

De heer Alkaya (SP):

Ik vond het eigenlijk wel interessant, het interruptiedebatje tussen het CDA en D66 over de doelen die je zou moeten stellen per sector. De Rekenkamer heeft becijferd dat het heel duur is om CO₂-uitstoot te verminderen via autogebruik. Als je daar een ton CO₂-uitstoot zou willen verminderen is dat tot bijna de factor 100 duurder dan wanneer je bijvoorbeeld de industrie zou aanpakken of andere maatregelen zou nemen. Is dan ook de conclusie dat we dit niet verder zouden moeten subsidiëren? Is het dan ook niet gek dat het kabinet bijvoorbeeld met een maatregel komt om parkeerprivileges voor elektrische auto's in te voeren? Dat rijmt toch niet met elkaar?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Alkaya. De heer Bontenbal.

De heer Bontenbal (CDA):

Als we met een pakket van maatregelen komen en mogelijk een pakket van extra maatregelen zoals die 10 megaton waarover mevrouw Van Ginneken het had, voor de komende acht jaar, dan heb ik als bèta het liefst een cost abatement curve, waarbij je alle maatregelen met hun impact op een rij zet, zodat je kunt zien hoe kosteneffectief ze zijn. Ik vind ook dat het kabinet zoiets moet maken. Als blijkt dat we dan bijvoorbeeld grotere stappen in de industrie of de gebouwde omgeving kunnen zetten, dan ben ik daar voor. Het lastige hierbij is overigens dat het niet alleen gaat over CO₂-reductie maar dat we bij duurzame mobiliteit ook heel expliciet praten over luchtkwaliteit enzovoort. Als je dat bredere pakket meeneemt, dan blijkt de stimulering van duurzaam elektrisch vervoer toch best wel wat maatschappelijke baten te creëren, maar dan moet je het wel als één pakket bekijken, dus niet alleen CO₂-reductie maar ook luchtkwaliteit, stikstof enzovoorts. Dus dat zou ik willen meewegen.

De voorzitter:

De cost abatement curve is in normaal Nederlands de kostenreductiecurve. Meneer Alkaya nog een vervolgvraag?

De heer Alkaya (SP):

Het klopt natuurlijk dat het niet alleen maar gaat over CO₂-uitstoot, maar het moet ook wel een beetje eerlijk blijven. Als je dan ook die andere doelen meeweegt, dan zou je bijvoorbeeld in onze binnensteden openbaar vervoer goedkoper moeten willen maken. Dan willen we überhaupt niet dat mensen met de auto naar de stad komen. Maar het openbaar vervoer wordt ook alleen maar duurder. Dus dan zou je toch veel meer moeten denken vanuit rechtvaardigheid en hoe eerlijk het is? Hoe kunnen we dan nog onderbouwen dat er nog meer gemeenschapsgeld gaat naar die Tesla's en die andere elektrische auto's? Als we dan met z'n allen zo kritisch erover zijn, moeten we er in ieder geval niet nog een schep bovenop doen. Als ik de heer Bontenbal nu zo hoor, denk ik dat we richting de Staatssecretaris wel de oproep kunnen doen: denk er nog een keertje over na en trek die wet in.

De voorzitter:

Dat was een oproep aan de Staatssecretaris, maar de heer Bontenbal heeft echt wel behoefte om daarop in te gaan.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik ga nu de truc-Van Ginneken toepassen door gewoon toch iets te zeggen. Rechtvaardigheid is iets wat iedereen wil. Je kunt heel lang over het begrip «rechtvaardigheid» discussiëren, maar wat mij betreft betekent het dat elke sector evenredig bijdraagt naar de mogelijkheden en de verantwoordelijkheden die ze hebben. Ik vind inderdaad dat bijvoorbeeld de industrie een hele forse bijdrage moet leveren. Dat zit ook precies in het coalitieakkoord. Er wordt vaak gezegd dat er miljarden gaan naar de industrie. Ik zou dat echter willen nuanceren. Als je kijkt naar welke enorme opgaven die voor haar kiezen krijgt in korte tijd, dan zeg ik: ga er maar aan staan. Ik denk dat we er in het coalitieakkoord juist voor hebben gekozen om de verantwoordelijkheid te leggen op de plek waar die het beste hoort. Wat betreft subsidiëring van duurzaam vervoer het volgende. We subsidiëren die Tesla's niet meer zoals we in het verleden hebben gedaan. Daar heeft de Kamer heel vaak over gediscussieerd. Die subsidiëring is dus best wel afgebouwd. We hebben subsidies beschikbaar gesteld voor tweedehandsauto's zodat meer mensen daarvan gebruik kunnen maken. Op het gebied van gebouwde omgeving zetten we heel erg sterk in op het isoleren van woningen en het vervangen van slechte energielabels, zodat juist mensen met lage inkomens door het beleid van deze coalitie, van dit kabinet, erop vooruitgaan. Ik denk dat dat ook de grootste opgave is van dit kabinet: energietransitie zodanig toepassen dat de mensen met de laagste inkomens dit mee kunnen maken. Als volksvertegenwoordiger zie ik het ook als mijn opdracht om dat te doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Bontenbal. De heer Madlener heeft nog een vraag aan u.

De heer **Madlener** (PVV):

Als ik het goed begrijp, stemt het CDA in met de hogere doelstellingen van dit kabinet voor CO₂-reductie, maar heeft het geen flauw idee hoe die gehaald gaan worden. Begrijp ik dat goed, meneer Bontenbal?

De heer **Bontenbal** (CDA):

Nee, dat begrijpt u niet goed.

De **voorzitter**:

De heer Madlener heeft toch behoefte om daarop te reageren.

De heer **Madlener** (PVV):

Meneer Bontenbal heeft het net over maatregelen per sector. De ene sector moet meer doen, de andere minder. Hij zegt: dat zien we allemaal nog wel. Terecht stelt D66, de partij die het allemaal dicteert: nou ja, als iedereen dat zegt, halen we het niet. Meneer Bontenbal zegt: nee, maar die pijn gaan we dan ergens anders neerleggen, bijvoorbeeld bij de industrie. Dat betekent dus dat Nederland weer een onhaalbare doelstelling erbij heeft dankzij het CDA. Het CDA heeft geen idee hoe die te halen is. Dat vind ik toch wel heel schrijnend, eerlijk gezegd.

De **voorzitter**:

Heeft u ook een vraag, heel concreet?

De heer **Madlener** (PVV):

Nou ja, meneer Bontenbal ontkent dat net, maar hij mag het nog een keer proberen.

De **voorzitter**:

Meneer Bontenbal, vooruit.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ik heb toevallig zelf aan die tafel gezeten waar we die paragraaf van het coalitieakkoord in elkaar getimmerd hebben. Ik kan u zeggen dat de woordvoerders wel degelijk weten waar ze mee bezig zijn. Als u in het beleidsprogramma van Minister Jetten kijkt, dan ziet u ook de indicatieve verdeling over die sectoren en met welke maatregelen het allemaal gebeurt. Nou zeg ik niet dat we alles weten, want er komen steeds weer nieuwe dingen bij. We hebben nu een gascrisis en dus zijn we genoodzaakt bijvoorbeeld kolencentrales harder aan te zetten. Dus moet je opnieuw bekijken hoe je dat het beste kunt doen als daar een extra opgave uitkomt. Maar ik denk dat we toch wel vrij goed weten waar we mee bezig zijn. Ik denk dat het verschil tussen uw partij en die van mij is dat wij het ontzettend belangrijk vinden om het klimaatprobleem aan te pakken, dat wij op dat punt niet onze kop in het zand steken en dat wij een mooie planeet willen achterlaten voor deze en volgende generaties. Volgens mij is dat een ontzettend belangrijke opdracht voor ons allemaal.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik als laatste spreker van de zijde van de Kamer het woord aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV):

Het mooi achterlaten van Nederland, helaas gaat dat niet gebeuren. We krijgen een overbevolkt land, geïslamiseerd en verarmd. Dat is wat er gaat gebeuren. Dat vind ik heel jammer, want ik heb de opbouw van Nederland nog meegemaakt. Onze ouders hebben Nederland rijk gemaakt. We zouden een heel rijk land kunnen zijn. Kijk naar Zwitserland, Noorwegen en Denemarken. Onze burgers worden armer en armer dankzij dit kabinetsbeleid. Ik vind dat heel triest. Ik weet niet in welke wereld de heer Bontenbal leeft, maar ik geloof dat hij niet helemaal in de wereld leeft die ik om me heen zie. We zijn Nederland aan het afbreken, helaas, met D66 voorop die het allemaal dicteert en de heer Bontenbal die daar braafjes achteraanloopt en een paar kritische vragen stelt. Ik vind het erg treurig. Voorzitter. Ik wil het hebben over de tweedeling.

De **voorzitter**:

Voordat u het daarover gaat hebben, wil de heer Bontenbal nog even reageren.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Ja, ook omdat het me natuurlijk wel raakt, want het zegt iets over hoe ik politiek zou bedrijven. Volgens mij zijn er twee manieren van politiek bedrijven in dit huis. De ene is een politiek van hoop, waarbij je aangrijpt bij datgene wat er in de samenleving goed is. Dat wil je aangrijpen om het beter te maken. Of er is een politiek van cynisme en wantrouwen, waarbij je alleen kijkt naar wat er misgaat, wat het wantrouwen voedt; een politiek die daar steeds op aangrijpt. Ik kies heel nadrukkelijk voor een politiek van hoop en niet voor een politiek van cynisme en wantrouwen, want daar gaat de samenleving uiteindelijk aan kapot.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Madlener, vervolgt u uw betoog. Ik hoorde geen vraag.

De heer **Madlener** (PVV):

Het mooie is: ik ben juist een heel positief ingesteld mens. Ik heb een zontje die ook een toekomst in Nederland wil hebben. Ik zoek dus altijd naar die hoop, alleen ik zie die niet. Ik zie alleen maar zaken die misgaan. Ik zie dat Nederland massa-immigratie heeft zoals we nog nooit hebben gehad dankzij het CDA: opengrenzenbeleid. Ik zie dat we ons geld

weggeven aan Zuid-Europa. Ik zie dat we onhaalbare doelstellingen formuleren die onze industrie en onze welvaart de kop kosten. Shell is al weg, Unilever is al weg. Ik zie Nederland afgebroken worden. Ik zie dat de inflatie skyhigh gaat. Ik zie een regelzucht bij de coalitiepartijen, inclusief de VVD en het CDA, die geen grenzen kent. Alles voor het goede doel. Ik zie oorlogszuchtigheid door ons te laten betrekken in een oorlog. Ik zie het heel somber in. Dus ik ben een positief mens, maar ik heb moeite om de positiviteit nu te ontdekken in het kabinetsbeleid. Misschien moet u eens met de boeren gaan praten. Misschien dat die het wel weten.

Voorzitter. Ik wil het hebben over de tweedeling in de maatschappij. Dat is een onderwerp dat ik vaak om mijn oren krijg. Je hebt natuurlijk goede mensen. Dat zijn mensen die geen vlees eten, die niet met vakantie gaan, die misschien geen kinderen nemen, die in een Tesla rijden of in een andere elektrische auto, of die misschien heel de dag binnen blijven zitten. En je hebt natuurlijk hele slechte mensen. Dat zijn natuurlijk ten eerste de PVV-stemmers en mensen die vlees eten, die in een oude auto rijden omdat ze geen geld hebben voor een Tesla, en die ook op vakantie willen. Die slechte mensen worden nu weer keihard gepakt door dit kabinet. Dat zijn toch wel de meeste Nederlanders, ben ik bang.

Ik heb het over de differentiatie in parkeertarieven. Dat is weer zo'n mooi voorbeeld. Als je straks geld hebt om een nieuwe dure elektrische auto te kopen, dan mag je gratis parkeren of goedkoper parkeren, terwijl je dezelfde parkeerplaats inneemt. Als je niet het geld hebt om zo'n dure auto te rijden, dan moet je meer gaan betalen. U weet immers net zo goed als ik – dat zeg ik via de voorzitter – dat de gemeente, net als het Rijk, zichzelf altijd vooraf rijk rekent met allerlei opbrengsten. Die moeten altijd neutraal blijven. Dat betekent dat als de een minder gaat betalen, de ander meer gaat betalen. Het klinkt nogal sympathiek voor de Teslarijders om minder te gaan betalen voor het parkeren, maar dat betekent dus dat de gewone Nederlander gewoon veel meer gaat betalen. Dat leidt weer tot extra inflatie en extra problemen. Het is gewoon zeer oneerlijk. Ik ben het met de SP eens dat dit pure discriminatie is. Het is een tweedeling.

Boven de twee groepen die ik net schetste, de goede mensen en de slechte mensen, staan natuurlijk nog de politici, die eigenlijk behoren tot de slechte mensen, maar roepen dat iedereen het goed moet doen. Dat vind ik nog het allerergste. Het zijn de pure hypocrieten die zelf wel tien keer op vakantie gaan en het geld hebben om een Tesla te kopen die gaan roepen wat andere mensen moeten doen. Die hypocrisie zit ook volop in deze Kamer. Dat stoort me mateloos.

Voorzitter. Ik heb een verontrustend krantenbericht. Dat bericht luidt als volgt. «Staatssecretaris: vanaf 2025 alleen nog elektrisch leasen.» Daar staat dus dat je vanaf 2025 alleen nog maar elektrisch kan leasen. Dat kopte De Telegraaf. «Volgens goed ingewijde bronnen», staat erbij. Dus ik vraag de Staatssecretaris om hier opheldering over te geven. Is dit waar? Zou dit waar kunnen zijn? En zijn er plannen in die richting, dus om alleen nog maar elektrisch te mogen leasen? Dat zou natuurlijk een ramp zijn in 2025, want die elektrische auto's zijn nog helemaal niet beschikbaar, en de laadpalen zijn nog niet beschikbaar en nog veel te duur. Begrijp me goed, ik ben helemaal niet tegen elektrisch rijden, maar als Nederland weer sneller wil dan andere landen of alles wil doordrukken, dan gaat dat ten koste van onze welvaart en van heel veel Nederlanders. Dat wil ik voorkomen. Dat we over tien of twintig jaar elektrisch rijden is dus prima, maar dat moeten we doen als het efficiënt is. De heer Bontenbal zal dat vast met mij eens zijn, want dat is een echte wetenschapper, zoals we net hoorden.

De voorzitter:

De heer Madlener, u bent al over uw spreektijd heen, dus ik vraag u om uw betoog af te ronden.

De heer **Madlener** (PVV):

Een laatste puntje dan, voorzitter. Dat is het afbouwen van de bpm-vrijstelling voor bedrijfswagens. Dat is een lastenverhoging voor het bedrijfsleven van 2,1 miljard. Er is gister een petitie van het bedrijfsleven aangeboden die vraagt: doe dat niet. Die 1,2 miljard lastenverhoging gaat namelijk leiden tot inflatie en tot kostenverhogingen. Auto's zijn daarvoor nog helemaal niet geschikt, dus dat kan helemaal niet. Ik vraag de Staatssecretaris dus om daarvan af te zien.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Madlener. Dan zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors deze vergadering tot 16.15 uur, dus voor twintig minuten. Dan zijn we toe aan de beantwoording door de Staatssecretaris in eerste termijn.

De vergadering wordt van 15.54 uur tot 16.15 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We hervatten het commissiedebat Duurzaam vervoer van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We zijn toegekomen aan de zijde van het kabinet, van de Staatssecretaris. Die krijgt zo dadelijk het woord, om over te gaan tot de beantwoording van de vragen die zijn gesteld in de eerste termijn. We gaan zo dadelijk aan de Staatssecretaris vragen in welke blokjes ze de vragen gaat beantwoorden; dan heeft u dat in ieder geval al helder. Mocht u vragen hebben, dan kunt u die mogelijk ook nog aanhouden. Ik stel voor dat we het aantal interrupties proberen te beperken en vragen zo veel mogelijk aan het eind van een blok proberen te stellen. We houden het bij drie vragen per spreker, per lid. De Staatssecretaris heeft het woord.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, dank u wel, voorzitter. Misschien moet ik eerst even de blokjes doorlopen; dan hebben we dat gehad. Het eerste blokje gaat over laadinfra. Blokje twee gaat over elektrisch vervoer. Blokje drie gaat over logistiek. Blokje vier is brandstof. Blokje vijf is ov. En dan is er nog een blokje overig.

Allereerst zou ik de Kamer willen bedanken voor de vragen en de inbreng in de eerste termijn. We hebben elkaar nog niet zo heel erg lang geleden gesproken tijdens het tweeminutendebat over duurzaam vervoer. Het lijkt alsof de urgentie sindsdien alleen maar toeneemt. Dat hoor ik ook in de inbreng die de commissieleden hebben geleverd in hun eerste termijn. We hebben natuurlijk te maken met de oorlog in Oekraïne, de aanhoudend hoge brandstofprijzen en bepaalde grenzen waar we tegenaan lopen, ook qua stikstofruimte. Maar ook de capaciteit van het stroomnet kwam net al aan de orde, zoals in Limburg en Noord-Brabant. We zetten stappen.

De afgelopen weken hebben we extra geld naar voren gehaald om ondernemers in de bouw en het transport te helpen verduurzamen. Ruim 30.000 particulieren gaan dit jaar een subsidieverlening voor elektrisch rijden voor personenauto's ontvangen. Ook de tweedehands elektrische auto begint door te breken. Dat vind ik persoonlijk heel erg belangrijk. Ik hoorde net ook weer het beeld van de Teslarijder voorbijkomen.

Misschien is elektrisch rijden nog steeds niet voor iedereen toegankelijk. Maar het wordt wel steeds toegankelijker voor een steeds grotere groep. We zullen ook een tweedehandsmarkt moeten gaan stimuleren en dat doen we op allerlei verschillende manieren. Ik kom daar dadelijk op terug, maar ik merk dat dit onderwerp me bezighoudt. Want natuurlijk is het niet mijn bedoeling om alleen maar de happy few in een elektrische auto te laten rijden; verre daarvan. We willen toe naar een volledig elektrisch wagenpark, of een volledig duurzaam wagenpark, in 2050. Daar moeten

we nog heel veel stappen voor zetten en dat betekent ook dat we dat voor iedereen mogelijk moeten maken. Ik wil ook samen met de Kamer kijken hoe we dat kunnen gaan stimuleren. We zijn vooruitgang aan het boeken, ook in Europees verband, op weg naar een ambitieuzer klimaatbeleid. Maar ook in de eigen wijken en de eigen gebieden gaan we vooruit. In vond het bijvoorbeeld heel erg mooi om de afgelopen week Sturen bij de burens te openen. Ik hoorde meneer Madlener net ook al verwijzen naar die rijke Teslarijder; dat ging over een vereniging voor elektrische rijders. Ik kan u verzekeren ... Tenminste, ik kan natuurlijk niet bij iedereen in de portemonnee kijken, maar de mensen die daar stonden, waren ook mensen die gewoon een normale baan hebben en die dan toch op hun manier in een elektrische auto rijden en die het heel belangrijk vinden dat dat ook breder toegankelijk is, voor een bredere groep. Maar het is niet helemaal terecht om te zeggen dat je tegenwoordig een halve miljonair moet zijn om elektrisch te rijden. Het is wel zo dat we moeten kijken – want ik zie meneer Alkaya al mijn kant op kijken – hoe we het breder toegankelijk maken voor een nog grotere groep.

De voorzitter:

Zullen we de heer Alkaya dan even heel kort op dit punt iets laten zeggen als hij daar behoefte aan heeft? Ga uw gang.

De heer Alkaya (SP):

De Staatssecretaris maakt er nu wel een karikatuur van. Je hoeft inderdaad geen halve miljonair te zijn, maar elektrische auto's zijn nog steeds duurder dan vergelijkbare auto's die op benzine en diesel rijden, en dat ondanks jarenlange stimulering en ondanks dat de Algemene Rekenkamer heeft gezegd dat dat hele dure maatregelen zijn geweest. Dat gaat om gemeenschapsgeld dat is gegaan naar mensen die het in principe niet nodig hebben en dat relatief weinig vermindering van CO₂-uitstoot tot stand heeft gebracht. Dus we hoeven er met z'n allen geen karikatuur van te maken, in die zin dat je een miljonair moet zijn om een Tesla te kunnen kopen of een elektrische auto. Alleen voelt het onrechtvaardig dat gemeenschapsgeld gaat naar mensen die het niet nodig hebben en dat het bovendien een relatief dure maatregel is om CO₂-uitstoot te verminderen. Dat moet de Staatssecretaris toch met ons eens zijn?

De voorzitter:

Dan gaan we naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Wij zijn in gesprek met de Rekenkamer en overigens ook met de sector zelf over wat de Rekenkamer heeft gedaan. Ik sprak laatst met de BOVAG en die zegt ook: het lastige is dat als je kijkt naar de rekenmodellen zoals wij gewend zijn ze te gebruiken, op de ouderwetste manier, zeg maar, elektrisch rijden er niet zo heel erg goed vanaf komt, terwijl de totale impact wel degelijk heel erg groot is. Dan heb je het over de milieuwinst. Ik wil helemaal geen karikatuur maken, maar er werd net door een van uw collega's wel verwezen naar rijke Teslarijders. Ik vond het dan wel terecht om daar toch tegenover te zetten dat echt niet alleen maar mensen in een Tesla elektrisch rijden; het is een veel bredere groep aan het worden. Bovendien stimuleren we ook het gebruik van tweedehands elektrische auto's met een subsidie. Ik sprak een meneer die net een elektrische auto had gekocht, die door de subsidie over de streep was getrokken om een tweedehands elektrische auto te kopen en geen benzineauto. Hij gaf overigens ook aan dat als je het bedrag over een aantal jaren uitsmeert, je relatief gezien misschien nog wel voordeliger uit bent, ook omdat elektrische auto's qua onderhoud minder kosten dan gewone benzineauto's. Maar je moet het wel kunnen betalen; dat ben ik ook met meneer Alkaya eens.

Dan kom ik op een volgend punt waar een aantal mensen aandacht voor vroegen; ik loop misschien een beetje vooruit op de beantwoording, maar dan blader ik dadelijk wel door. Wij gaan ook zoeken naar een pakket aan stimuleringsmaatregelen om elektrisch vervoer te stimuleren. Het leuke is: ik las vanochtend ook de krant en ik zag daarin als een soort van breaking news op de voorpagina staan dat wij gaan kijken hoe je zakelijk elektrisch rijden kunt stimuleren. Dat is iets wat we ook onderzoeken op verzoek van uw Kamer. Een meerderheid in de Kamer heeft mij gevraagd om dat mee te nemen in een pakket aan maatregelen, dus dat wordt nu allemaal onderzocht. Uiteindelijk moeten we kijken naar een goed pakket; daar kom ik natuurlijk ook nog regelmatig met de Kamer over te spreken. We moeten kijken hoe je op een goede manier duurzaam vervoer en elektrisch rijden kunt stimuleren. Dit is een potentiële maatregel. Uiteindelijk is ons geld eindig; het is niet oneindig. Dus dat betekent dat we keuzes moeten gaan maken. We zullen dus moeten kijken wat de kosten versus de baten zijn per maatregel die we nu aan het onderzoeken zijn. Dat zal ergens in de komende periode ... Bij de Voorjaarsnota zal dat met de Kamer weer worden besproken.

Voorzitter. Voor de komende tijd is wat mij betreft dus ook een belangrijk aandachtspunt het duurzame mobiliteitsbeleid na 2025. Daar heb ik ook al regelmatig met de commissie over gesproken. Alle maatregelen lopen tot die tijd en de vraag is wat we in de tussenliggende periode doen. Als we niks doen, halen we onze eigen doelstellingen niet, dus er zullen stimulerende maatregelen moeten komen om die doelen te halen. Het is natuurlijk ook een kans, want duurzaam zijn is steeds vaker de meest aantrekkelijke optie voor de gemiddelde Nederlander. Het is interessanter aan het worden voor forensen en voor ondernemers. En dat is waar ik graag samen met de Kamer ook naartoe wil werken.

Dan wil ik nu graag overgaan tot de formele beantwoording van de vragen. Dan begin ik met de laadinfra. Allereerst zou ik willen zeggen dat het laden van de auto uiteindelijk net zo gemakkelijk zou moeten worden als het opladen van je telefoon of welk ander elektrisch apparaat dan ook. Daarom werk ik samen met zes regionale samenwerkingsverbanden die gemeenten ondersteunen bij de uitrol van de laadinfrastructuur.

Daarnaast zet ik samen met de regio's, de netbeheerders en de marktpartijen in op grootschalige toepassing van slim laden, zodat het bestaande stroomnet optimaal gebruikt wordt. Ik had laatst een mooi voorbeeld in Utrecht, waar een hele nieuwe woonwijk wordt gebouwd en waar teruggeladen kan worden vanuit de auto op de huizen op de piekmomenten van gebruik van elektronica als mensen thuis zijn, en waar de auto's weer kunnen worden opgeladen op de rustige momenten, bijvoorbeeld als mensen slapen. Het is een heel mooi toekomstbeeld om dat breder uit te gaan rollen. Over de knelpunten ben ik ook met de partijen in gesprek om te kijken of er voldoende netcapaciteit beschikbaar is voor mobiliteit. Het is inderdaad wel een belangrijk punt van aandacht; dat ben ik eens met alle commissieleden die daarover begonnen.

Ik was een tijdje geleden nog in Arnhem, bij ElaadNL. Ik weet niet of de commissie daar al eens is geweest. Het is zeer de moeite waard. Die hebben nu een overdekt testcentrum waar je verschillende modaliteiten kunt testen tot elektrische vliegtuigen aan toe. Maar je kunt daar dus bijvoorbeeld ook zien hoe snel de innovatie gaat op het gebied van de laadpalen.

Is slim laden al mogelijk vanaf 2025? Het moet zo snel mogelijk. Ik streef ernaar om het uiterlijk in 2025 voor elkaar te hebben. Daarom zet ik me ook in met de NAL-regio's, dus met netbeheerders en marktpartijen, om een grootschalige toepassing van slim laden in te zetten, zodat het bestaande stroomnetwerk optimaal gebruikt wordt. Ik richt me eerst op de publieke laadpalen en ga daar ook over in gesprek met de regio's. De laadpalen en bestaande concessies zijn geschikt voor de toepassing van

slim laden. Voor private laadpalen onderzoek ik of het mogelijk is om mensen met een subsidie te verleiden om een slim laadpunt te kopen. De heer Bontenbal had nog de vraag: wanneer is het moment dat we zeggen dat er geen rijksbijdrage of gemeentelijke bijdrage meer naar laadpalen hoeft? Het uitgangspunt is dat de uitrol van laadinfrastructuur een marktactiviteit is. Het is in steeds meer gevallen al zo dat het ook een marktactiviteit is. Alleen, voor het wegnemen van witte vlekken en het stimuleren van innovatie is het wegnemen van de onrendabele top soms nog nodig. Mijn verwachting is dat er vanaf 2026 geen subsidies meer nodig zullen zijn. Die subsidies zijn dus wel aflopend.

De heer Bontenbal vroeg ook naar mijn reflectie op de ladder van laden. Ik denk dat het goed is dat we zo'n ladder hebben. De ladder van laden stelt dat een elektrisch rijder een publieke lader kan aanvragen als diegene niet beschikt over een eigen oprit. De belangrijkste reden is de druk op de openbare ruimte. De lokale invulling van de ladder van laden mag afwijken, want gemeenten beslissen natuurlijk uiteindelijk zelf over de inrichting van hun eigen openbare ruimte.

Hoe ziet het groeipad van laadinfra richting 2030 eruit, vroeg de heer Koerhuis. Ik ondersteun gemeenten. Dat doe ik samen met de NAL-regio's. Ik ben momenteel nog met alle deelnemende partijen in gesprek over een voortzetting van de samenwerkingsovereenkomst. Dat zal begin 2023 afgerond zijn. Daarin zal ook het groeipad aan bod komen, met onderscheid tussen typen laadpunten. De regio's hebben contact met inliggende gemeenten en helpen bij het opstellen van het plaatsingsbeleid. Soms kunnen gemeenten dat niet opstellen door gebrek aan arbeidskrachten. Het kabinet draagt bij aan het verbeteren van de personele capaciteit aan de kant van gemeenten door middelen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het Klimaatakkoord. In de voortgangsgesprekken die ik heb met de regio's, vraag ik continu aandacht voor dit onderwerp.

De heer Koerhuis vroeg ook naar de plicht bij grootschalige renovatie. Levert die geen blokkade op voor isolatie van gebouwen? Die plicht leidt niet tot een blokkade voor isolatie van gebouwen. De eis voor een minimumaantal laadpunten in de bouwregelgeving geldt alleen bij zeer ingrijpende renovaties van utiliteitsbouw waarbij de parkeergelegenheid onderdeel uitmaakt van de renovatie. Voor parkeergelegenheid in het gebouw geldt dat je tijdens de renovatie van het gebouw ook de elektrische infrastructuur van het gebouw aanpakt. Voor parkeergelegenheid buiten het gebouw geldt dat de renovatie betrekking moet hebben op deze parkeergelegenheid.

Voorzitter. Dan had de heer Koerhuis nog een vraag over ... Even kijken. Volgens mij heb ik hier nu dezelfde vraag, als ik het goed zie. Ja, ik denk dat dit een beetje dezelfde vraag is. Misschien kan er even gekeken worden waar de overlap allemaal zit.

Ik ga even door naar de volgende vraag van de heer Koerhuis. Hoe moet het in Brabant en Limburg? We hebben het in Brabant en Limburg over een serieuze opgave. Die acht ik nog steeds wel haalbaar. Uitstel van de invoering van de zero-emissiezones per 2025 is niet aan de orde. Ik neem zelf via het programma Slim laden voor iedereen en de pilot Stopcontact op land initiatief om efficiënt gebruik van het energienet te stimuleren. Collega Jetten heeft inmiddels een speciaal coördinator benoemd om de problemen op het hoogspanningsnet in Brabant en Limburg zo snel mogelijk op te lossen. Hij heeft het zelf eerder «handdoekje leggen» genoemd. Er zijn een aantal bedrijven die een optie op het net hebben genomen. Dat maakt dat het net nu vol zit, terwijl het eigenlijk niet vol zit. Ik denk dat iedereen die ooit op vakantie is in zo'n resort, zich daar wel iets bij kan voorstellen. Dat vond ik wel heel beeldend. Je moet uiteindelijk natuurlijk ook als bedrijf solidair zijn met de opgave waar we met z'n allen voor staan. Ik snap dat je na wil denken over hoe je kunt voorkomen dat je zelf in de knel komt, maar er moet wel ruimte blijven bestaan. Ik heb

er alle vertrouwen in dat zo'n coördinator, samen met collega Jetten, ervoor zorgt dat we niet in de knel komen, ook niet in het Limburgse en het Brabantse. Dat betekent dus ook dat prioriteit wordt toegekend aan het realiseren van voldoende netcapaciteit voor logistieke laadinfrastructuur.

De heer Koerhuis had nog een vraag over het elektriciteitsnetwerk. Dat is eigenlijk ook weer dezelfde vraag. Die gaat erover of we het slim laden niet veel verder kunnen uitrollen in Brabant en Limburg. Elektrische personenauto's vormen vooralsnog geen belemmering voor het elektriciteitsnetwerk. Laadpalen kunnen nog steeds aangesloten worden. Door slim te laden kunnen auto's juist een bijdrage leveren aan het verminderen van de druk op het net. Ik zet me daarom samen met de regio's in voor de grootschalige toepassing van slim laden, zodat het bestaande stroomnet optimaal gebruikt kan worden. Tot slot wil ik de commissie erop wijzen dat de Minister voor Klimaat en Energie eindverantwoordelijk is voor de toekomstbestendigheid van de elektriciteitsvoorziening. Dan had de heer Koerhuis nog een vraag over de 50 waterstof tankstations. Waar komen die? In het Klimaatakkoord is een doelstelling opgenomen van 50 waterstof tankstations in 2025. Op dit moment zijn er in totaal vijftien in bedrijf. Ik verwacht dat er dit jaar nog enkele zullen worden geopend. Voor de verdere ontwikkeling van tankstations is het wel noodzakelijk dat er voldoende voertuigen zijn, zoals auto's en trucks, om te zorgen voor een gezonde exploitatie van het tankstation. Gezien de lage productie op dit moment, zijn voertuigen op waterstof nog erg duur. Ik onderzoek daarom hoe een deel van de onrendabele top van waterstofinvesteringen voor marktpartijen weggenomen kan worden, om zo opschaling van het aantal voertuigen mogelijk te maken. Daar vallen trucks ook onder. Daarover informeer ik u uiterlijk bij de voorjaarsbesluitvorming in 2023.

Ik kijk nog heel even of die ene vraag voldoende is afgedekt. Volgens het team is dat zo. Anders hoor ik het straks van de heer Koerhuis.

De voorzitter:

Dank u wel. Dit was het blokje laadinfra. Zijn er mensen die daar een vervolgvraag over hebben? De heer Koerhuis, om te beginnen.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, laat ik beginnen met zeggen dat ik vind dat de Staatssecretaris iets te weinig urgentie uitstraalt. Ik heb zeker op twee punten gehoord: begin 2023, voorjaar 2023. Ik snap dat niet. Ik heb de motie over het groeipad voor de laadpalen er nog even bij gepakt. We vragen als Kamer toch echt dat de plannen van provincies en gemeenten er voor september, het derde kwartaal van dit jaar, zijn. De motie is aangenomen. Ik wil die graag uitgevoerd zien. Rond laadpalen is er dus weinig urgentie. Rond waterstof voel ik weinig urgentie. Maar met het invoeren van zero-emissiezones is er dan ineens wel urgentie. Dat rijmt niet met elkaar. Als we pas begin 2023 of in het voorjaar van 2023 weten of er genoeg palen zijn en we in Brabant en Limburg bedrijven geen palen kunnen laten aansluiten, hoe kunnen we dan de invoering van zero-emissiezones op 2025 laten staan? Ik snap dat niet. Dat is toch niet te rijmen met elkaar?

Staatssecretaris Heijnen:

Nederland heeft al het dichtste netwerk van openbare laadpalen van de wereld. 28% van alle Europese openbare laadpalen in heel Europa staat in Nederland. De verhouding van laadpalen ten opzichte van elektrische auto's ligt de afgelopen jaren stabiel op circa vier auto's per laadpunt. Ik zou toch wel graag willen benadrukken dat wij niet stilzitten. Er gebeurt al een heleboel. Ik ben het wel met de heer Koerhuis eens dat als er moties liggen om dingen sneller te doen, we moeten kijken hoe we dat in de tijd iets naar voren kunnen halen. Maar dan moet het wel lukken. Wij kunnen

namelijk niet alles alleen. We zijn natuurlijk ook afhankelijk van bijvoorbeeld andere partijen om zaken uit te voeren. Maar waar wij aan versnelling kunnen bijdragen, zullen we dat altijd doen.

De voorzitter:

Aanvullend op dit punt, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Mijn punt is helemaal niet wat andere Europese landen doen. Mijn punt is het volgende. Deze Staatssecretaris wil 1 januari 2025 zero-emissiezones invoeren. Als we pas halverwege 2023 weten of we het groeipad van laadpalen halen ... En heel eerlijk, we lijken het bij verre na niet te halen. Want we plaatsen er zo'n 40.000 per jaar en moeten er 200.000 gaan plaatsen, dus daar lijkt een heel groot gat te zitten tussen wat we plaatsen en wat we moeten plaatsen. En als we het pas halverwege 2023 weten, en als we weten dat we in Brabant en Limburg niet kunnen plaatsen ... Ik snap niet hoe de Minister dat rijmt. Het gaat me niet om wat andere landen doen. Het gaat mij erom hoe we dat rijmen in dit land.

De voorzitter:

De Staatssecretaris, en die ga ik vragen om daar even kort op te reageren.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Ik voelde me toch aangesproken. Ik wist dat meneer Koerhuis mij bedoelde. Maar wat ik heb geprobeerd te benadrukken, ook in eerste termijn, in dit blokje, is dat wij er wel degelijk van uitgaan dat er in Brabant en Limburg verder ontwikkeld kan worden. We hebben een enorme «vliegende brigade» – zo zou ik ze bijna willen noemen – op het ministerie, die meekijkt hoe we de laadpaleninfrastructuur zo snel mogelijk kunnen realiseren, en hoe we daarin kunnen faciliteren vanuit het Rijk. We proberen ook met gemeenten die niet in staat zijn om zelf plannen te maken, te kijken hoe we daar nog extra inspanningen op kunnen zetten, zodat wij hun op zijn minst vragen om zo snel mogelijk met plannen te komen. Dat wordt voor een deel ook via provincies afgehecht. En wij gaan ervan uit dat de laadpalen dit jaar op orde zijn, en volgend jaar ook, gegeven de doelstelling. Dus het is echt zo dat wij niet verwachten dat er hele grote vertragingen zullen zijn. Wij verwachten echt dat het haalbaar is om de doelen zoals die zijn afgesproken, ook daadwerkelijk te realiseren. Mocht dat niet zo zijn, dan meld ik me bij de commissie, uiteraard. Maar we maken samen met de NAL-regio's ook inzichtelijk waar knelpunten zitten, zodat we dat ook in de toekomst allemaal goed op orde hebben. Ik hoop dat dat wat zorgen bij de heer Koerhuis wegneemt, en ook laat zien dat wij wel degelijk de urgentie voelen, ook als ministerie en als kabinet, om snelheid te maken met die transitie waar we in zitten.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er nog een vraag van de heer Madlener aan u. De heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Ja, voorzitter. De Staatssecretaris heeft gesproken over Utrecht en het slimme laden. Het slimme laden, dus het terugleveren aan je eigen woning, het opladen via je eigen zonnepanelen, is natuurlijk een geweldige mooie ontwikkeling – laten we dat vooropstellen. Straks kun je misschien zelfvoorzienend zijn. Dat zou toch geweldig zijn, dan hoef je ook niet zo veel belasting te betalen. Maar ja, dan moeten er wel huizen zijn met een parkeerplaats. En dat is nou net waar al die plannen, vooral van Utrecht, misgaan. Want daar gaan ze heel veel huizen bouwen, zonder parkeerplaats. Je bent dan gedwongen om naar een openbaar laadpunt te gaan.

Daar wordt je een poot uitgedraaid, als je daar je auto oplaadt. En als je terug wil leveren, dan kan dat niet, of je krijgt daar haast geen cent voor terug. Dus het is een mooi verhaal, maar het slaat nergens op, want wat er gebouwd wordt, is totaal iets anders. Dus ik vraag de Staatssecretaris: bouw dan ook slimme huizen, als je slim wil laden. En dat zijn geen huizen zonder parkeerplaats.

Dan ...

De voorzitter:

U heeft al een vraag gesteld.

De heer Madlener (PVV):

Ja, maar ik heb meer vragen.

De voorzitter:

Oké, één korte dan.

De heer Madlener (PVV):

We zijn met het puntje laadpalen bezig, dus ik mag toch even ...

De voorzitter:

Ja, maar één vraag per keer, want als u een hele rits aan vragen heeft, dan komen we niet toe aan het einde van deze vergadering. Dus compact.

De heer Madlener (PVV):

Compact: waterstof. Waarom de keuze voor waterstof? Heel de wereld gaat over op elektriciteit. Waterstof is zeer onvriendelijk voor het milieu. Het is totaal niet duurzaam: het wordt gemaakt van aardgas, voorlopig. Het is heel inefficiënt. Heel de wereld gaat over op elektrisch, en wij gaan weer op waterstof. Ik vind dat heel vreemd.

Dan het elektriciteitsnet en tekorten. Ja, we zitten al in een crisis. Het elektriciteitsnet schiet al tekort, zeg ik tegen de Staatssecretaris. Dus mooie woorden, daar hebben we niks aan. We zitten al met een probleem, dus kijkt u alstublieft vooruit.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Mevrouw de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ben wat minder pessimistisch gestemd dan de heer Madlener over de plannen van Utrecht. Ik geloof er ook heilig in dat projectontwikkelaars niet iets gaan bouwen waarvan ze denken dat niemand erop zit te wachten. Sterker nog, volgens mij loopt het best wel goed daar met de interesse in het plan. Bovendien kun je tegenwoordig gewoon prima laden op laadpleinen, bijvoorbeeld. En het is natuurlijk ook niet meer zo dat iedereen een eigen auto heeft, dus ook een eigen parkeerplaats voor de deur nodig heeft. We moeten ook zorgvuldig omgaan met de beperkte ruimte in Nederland. Ik weet dat de heer Koerhuis graag wil dat we allemaal aan de vroegvroem, elektrisch, gaan, maar dat kan soms ook vanaf een parkeerplek in de buurt van je huis. Je ziet ook dat er steeds meer deelconcepten zijn qua autogebruik. Dat betekent dat je een auto in sommige gevallen op je eigen oprit kunt parkeren, omdat je ervoor kiest om in een huis te gaan wonen waar je een eigen oprit hebt. En dan zijn er ook woonvormen waarin je wellicht geen parkeerplek voor je deur hebt. Dus de keuze is wat dat betreft reuze, en iedereen mag dan zelf kijken wat hij graag wil. Wat wij wel moeten doen, is zorgen dat we bij de huizen die we bouwen, ook voldoende faciliteiten inrichten om – zeg maar – iedereen goed te faciliteren. Maar ik geloof niet dat de heer Madlener in het nieuwbouwproject in Utrecht gaat wonen, als ik het zo hoor.

De voorzitter:
Oké, dat was het antwoord?

Staatssecretaris Heijnen:
Dat was het antwoord. Dan wilde ik graag overgaan, voorzitter, naar het stukje ...

De voorzitter:
Het stukje elektrisch vervoer. Ja, u mag wel reageren, maar u heeft geen verzoek gedaan, meneer Madlener. U doet dat praktisch al de hele vergadering bijna, dus ik kan eigenlijk geen onderscheid maken of dat een oproep is voor een vervolgvraag. Maar ga uw gang, meneer Madlener.

De heer Madlener (PVV):
Oké. Ik zal de volgende keer een bordje omhooghouden, voorzitter. De Staatssecretaris zegt: «De mensen kunnen zelf kiezen.» Dat is juist het punt. Mensen kunnen niet zelf kiezen. Ik hoor over parkeernormen van 0,25. Kijk, als je mag kiezen ... Ik kom uit de makelaardij. Mensen willen graag hun auto op hun eigen oprit, om die zelf op te laden en straks zelf terug te leveren. Dat is een heel slim systeem, inderdaad. Maar die huizen gaan niet gebouwd worden, vooral niet in Utrecht. En dan komt de Staatssecretaris hier met een verhaal van «dat is ruimtebesparend». Dat slaat toch totaal nergens op? Eerst komt er een pleidooi om meer op te laden en slim te laden, en vervolgens: ja, maar dat hoeft dan niet, want dan ... Dat slaat nergens op! Mensen willen graag een parkeerplaats voor de deur, maar die keuze is er juist niet. Dit wordt onbetaalbaar. Wij kunnen het betalen; de Staatssecretaris kan het betalen, ik kan het betalen. Maar de gewone Nederlander kan het niet meer betalen. Die wordt gewoon gedwongen in een klein huis zonder parkeerplaats te gaan wonen, doordat die parkeernormen veel te laag gesteld worden onder het mom van milieu.

De voorzitter:
Dank u wel. Aan de Staatssecretaris om hier een korte reactie op te geven, voordat we naar het volgende blok gaan.

Staatssecretaris Heijnen:
Ik denk niet dat iedereen wordt gedwongen om in een klein huis te wonen doordat we niet iedereen een elektrische parkeerplek voor de deur kunnen aanbieden. En ook niet iedereen heeft overigens een oprit, hè. Ik bedoel, er wonen al een heleboel mensen, waar de heer Madlener misschien ook naar verwijst, in appartementencomplexen, waar al parkeerplaatsen zijn. Uiteindelijk wil je dat ook daar goede voorzieningen worden getroffen, om bijvoorbeeld auto's ook daar elektrisch op te laden. Het moet dus echt een combinatie zijn van maatregelen die we moeten treffen in de beperkte ruimte die we hebben. En wat je overigens ook ziet bij de MIRT-overleggen die ik heb samen met collega Harbers en collega De Jonge: daar zetten we in, ook bij nieuwbouwprojecten, op multimodaal vervoer. Dus we willen daar met een combinatie slim met de auto ergens komen, maar ook slim met de trein, de bus, de fiets en lopend. We willen die hele keten dus echt goed op elkaar laten aansluiten. Dat is wel zoals wij er vanuit het kabinet voor zorgen dat we maatregelen nemen, ook in het kader van de MIRT. Maar daar gaan we, geloof ik, morgen nog het gesprek met elkaar over aan.

De voorzitter:
Oké, dank. Dan gaat u door naar het blokje elektrisch vervoer.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Het kabinet wil graag dat alle nieuwe auto's in 2030 emissieloos rijden, en daarvoor moet er echt nog wel een tandje bij. En met het huidige beleid gaan we dat volgens de prognoses niet redden; ik heb het al eerder, in mijn introductie, even gezegd. We zitten dan op 42%, en met de ambities van Europa erbij wordt het ergens in de 50%. En er is op dit moment geen stimuleringsbeleid tussen 2025 en 2030. Het kabinet laat nu de verschillende opties onderzoeken. Een van de opties daarvoor is elektrisch zakelijk rijden verplichten, en het is op rechtstreeks verzoek van de Kamer zelf om dat mee te nemen als optie in het onderzoek. Het zal vast geen unaniem aangenomen motie zijn geweest, maar het is wel een verzoek dat door de Kamer aan het kabinet is gedaan. Je kunt denken aan maatregelen die te maken hebben met subsidiëring, maar ook bijvoorbeeld aan het stellen van normen of fiscale maatregelen. En we zijn ambitieus, dus daarom zoeken we ook verschillende maatregelen. We verwachten in het voorjaar van 2023 een besluit te nemen over het beleid voor elektrische auto's tussen 2025 en 2030. Ik hoop overigens ook dat we dan de benodigde dekking voor de maatregelen hebben gevonden. Ik denk dat we dan op het gebied van duurzame mobiliteit ook kunnen kijken naar de klimaatimpact die dat heeft. Daar hebben ook een aantal commissieleden naar verwezen. Dus we hopen als kabinet op dat moment bekend te kunnen maken welke maatregelen we voornemens zijn te treffen.

Er is een vraag gesteld door de heer Madlener en door de heer Alkaya over parkeerprivileges voor elektrisch vervoer: ze zijn bang voor het verdwijnen van draagvlak en vragen me om ervan af te zien en het wetsvoorstel in te trekken. Over het wetsvoorstel vindt in week 37 een plenair debat plaats. Ik denk dat dat een goed moment is om de discussie daarover te voeren. Daar zal ik ook graag op alle vragen antwoorden. Maar dat betekent dus dat ik niet voornemens ben om het in te trekken. Mevrouw Bouchallikh had een vraag over de vlootnormering van de zakelijke markt. Daar hebben we volgens mij al best veel over gesproken. De vlootnormering gaat alleen gelden voor auto's van de zaak, dus niet voor alle auto's. Een landelijk verbod op auto's met een verbrandingsmotor is niet mogelijk, want dat is in strijd met de regels van de interne markt.

Mevrouw Van Ginneken wil voortvarend aan de slag. Zij vroeg of ik de zakelijke vlootnorm al per 2024 wil invoeren. Dat kan ik nu nog niet toezeggen. Zoals aangegeven over de motie, onderzoek ik momenteel de mogelijkheden van normering van de zakelijke markt, inclusief de snelheid van de eventuele introductie daarvan. De wens van mevrouw Van Ginneken zal ik meenemen in het lopende onderzoek naar de mogelijkheden.

De heer Madlener had gevraagd of de kop van De Telegraaf van vandaag klopt. Ik heb daar volgens mij in de introductie al voldoende op gereageerd.

Mevrouw Bouchallikh had nog een vraag over de EV-stimulering, dus de stimulering van elektrisch vervoer. Ze vroeg hoe we ervoor zorgen dat alle auto's in 2050 emissieloos zijn, aangezien dat momenteel maar 42% is. 2030 is nog steeds de ambitie, ook van het nieuwe kabinet. Om het doel te bereiken, heeft het kabinet via het Klimaatakkoord alvast stimuleringsmiddelen gereserveerd tot 2025 en het vastgelegd in het Belastingplan 2020. Momenteel onderzoek ik de mogelijkheden voor het pakket na 2025. Bij de tussenevaluatie in 2022 moeten we bezien hoe de stimulering na 2025 verder vormgegeven gaat worden.

Dan had mevrouw Bouchallikh nog een vraag over de duurzame dienstwagens van bewindspersonen. Ik dacht even dat ze zei dat ik had gezegd dat het een comfortissue was, maar volgens mij was het de Minister van Binnenlandse Zaken die daar een verwijzinkje naar had gemaakt. Uiteindelijk gaat het er hoofdzakelijk om dat die auto's een

beetje verzaamd zijn vanwege veiligheidsmaatregelen et cetera. Zeker voor bewindspersonen die iets verder weg wonen, bijvoorbeeld ondergetekende, is het heel erg ingewikkeld als je in één keer van huis naar Den Haag en terug moet kunnen komen, zonder dat je moet stoppen om te tanken of te laden. Ik hoop nog dit jaar volledig elektrisch te kunnen gaan rijden, want de ontwikkelingen gaan heel erg snel, maar op dit moment rijden we nog hybride. Dat heeft met name te maken met de veiligheidsmaatregelen in combinatie met verzwarende van de auto. Elk ander argument zou ik ook niet steekhoudend vinden, eerlijk gezegd. Volgens mij is de ambitie echt om zo snel mogelijk naar een volledig elektrisch – heet het een vloot? – wagenpark te gaan. Een vloot is meer een scheepvaartterm, natuurlijk. Dat waren de vragen in dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Oké. Mevrouw Van Ginneken heeft hier nog een vraag over. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om dit najaar bij de publicatie van de Klimaat- en Energieverkenning met een ambitieus plan te komen om invulling te geven aan aanvullende ambities. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: ik ga met een plan komen om het gat tussen 2025 en 2030 te vullen. Dat vind ik te laat. Het zegt ook weinig over de concrete vragen die ik nog gesteld heb over zero-emissiezones et cetera, et cetera. Ik vind dat de Staatssecretaris onvoldoende ingaat op mijn vraag. Ik heb twee vragen aan de Staatssecretaris. Wat gaat de Staatssecretaris de komende drie jaar doen, anders dan op de winkel passen, als er pas plannen komen voor de periode na 2025? Waarom lukt het collega Jetten wel om in oktober bij de CEF meteen met concrete, ambitieuze maatregelen te komen? Is de portefeuille van de heer Jetten zoveel eenvoudiger dan die van de Staatssecretaris, is mijn vraag.

Staatssecretaris Heijnen:

Mevrouw Van Ginneken daagt me nu wel heel erg uit natuurlijk, maar het voordeel is dat ik heel goed met collega Jetten in overleg ben om te kijken hoe we op het gebied van duurzame mobiliteit stappen kunnen zetten. Ik denk dat de een niet heel goed zonder de ander kan. U begrijpt dan dat ik met name doel op de financiële ondersteuning die wij nodig hebben voor onze ambities. Want hoe ambitieus iedereen ook is, ik heb nog geen budget om tussen 2025 en 2030 maatregelen te nemen. Ik moet dus heel goed overleggen, ook met andere collega's die misschien wat grotere budgetten hebben, om te kijken hoever wij kunnen komen. Ik zou niet heel erg snel alleen maar op de winkel passen. Ik wil dadelijk nog wel even ingaan op een aantal maatregelen, dus mevrouw Van Ginneken wordt dan hopelijk nog enigszins gerustgesteld.

Ook heeft ze het erover dat het te laat is om begin 2023 met aanvullende maatregelen te komen voor 2025 en verder. Dat ben ik niet helemaal met mevrouw Van Ginneken eens. Ik denk dat we dan nog steeds bijna twee jaar de tijd hebben om met elkaar het gesprek aan te gaan over welk pakket aan maatregelen nodig is. We moeten ook kijken naar de haalbaarheid en de betaalbaarheid. Daar heb ik ook weer gesprekken met collega's voor nodig. Het is nou eenmaal niet zo dat ik aan het begin van mijn periode een enorme zak met geld heb gekregen van de coalitiepartijen om meteen al het hele pakket uit te rollen voor 2025 en verder. Wat dat betreft moet ik nu ook roeien met de riemen die ik heb. We hebben uitgesproken naar elkaar dat ik met een pakket kom vanaf 2025 en een voorstel doe richting de Kamer. Dat wil ik graag begin 2023 doen. Dan gaan we met elkaar kijken hoe we dat vervolgens echt gaan uitrollen. Tot die tijd zitten we niet stil. Dat is absoluut een zekerheid.

De voorzitter:

Mevrouw Van Ginneken, tot slot op dit punt.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik snap heel goed dat de Staatssecretaris voor de plannen na 2025 tot dit voorjaar de tijd wil nemen. Dat was niet zozeer mijn punt. Er is een gat tussen nu en 2025. Ik zou de Staatssecretaris willen uitdagen om daar in oktober met de CEF wel concreet op in te gaan. Dat was meer de relatie die ik legde met dat het lang duurt.

De voorzitter:

Oké. Dank u wel. Daar wilt u nog even op reageren? Ja? Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er is al een plan. Voor de megatonnen waarvoor we aan de lat staan, zijn al projecten. Dat is sowieso het minimum dat we voornemens zijn te gaan halen, maar wij hebben vanuit twee onderdelen ... De heer Jetten complimenteert de afdelingen duurzame mobiliteit en circulaire economie overigens vaak met het feit dat zij nog aanvullende voorstellen hebben gedaan om nog meer te leveren bovenop de megatonnen waarvoor we aan de lat staan. Wij zijn nu aan het nadenken over wat we nog aanvullend kunnen doen. Om de 3,5 megaton vanuit het coalitieakkoord te halen, werken we bijvoorbeeld met betalen naar gebruik, bouwen we de bpm-vrijstelling voor bestelbusjes af en hebben we gedragsprogramma's. Ik zou dus willen voorstellen dat we nog een keer wat meer inzichtelijk maken wat we allemaal al doen, mocht dat nodig zijn. Maar die 3,5 megaton gaan we halen.

De voorzitter:

Dank u wel. De volgende spreker was volgens mij de heer Madlener. Hij zat zo te zwaaien. Ik zag hem bijna niet, dus het was goed dat u dat deed. Meneer Madlener, gaat uw gang.

De heer **Madlener** (PVV):

Een bril zou u trouwens ook goed staan, denk ik. Ik ben heel erg geschrokken van het antwoord van de Staatssecretaris, want zij erkent dus dat De Telegraaf het bij het juiste eind heeft dat er onderzocht wordt om het elektrisch leasen te verplichten. Je mag dus straks niet meer kiezen voor een brandstofauto als je een auto least vanaf 2025. Dat is toch een totaal soort communisme? De vrijheid van mensen om zelf te kiezen gaat helemaal weg! Ik vind het gewoon schrikbarend, echt waar. Ik weet dat het kabinet alles geoorloofd vindt om maar de doelen te halen. En die moeten hoger, hoger, hoger ...

De voorzitter:

Meneer Madlener, graag even uw vraag, als u die heeft.

De heer **Madlener** (PVV):

Beseft de Staatssecretaris dat er zelfs in communistisch China meer keuze is? Dan mijn volgende punt. De Staatssecretaris is bezig met plannen om elektrisch rijden te stimuleren, maar zoekt naar dekking. Ik weet al waar die dekking is. Die komt namelijk van de gewone automobilist die geen Tesla kan betalen. Die gaat het betalen, net als de 2,1 miljard lastenverhoging voor het bedrijfsleven. Dat gaat allemaal naar de hardwerkende Nederlander. Die gaat het betalen. Beseft de Staatssecretaris dat dat onacceptabel is en dat het gaat leiden tot onrust? Beseft zij dat het ook heel slecht is voor ons land en onze economie?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Misschien eerst heel even over de vraag of het nou waar is wat in De Telegraaf staat. Ja, het is waar dat wij op verzoek van een meerderheid van de Tweede Kamer een onderzoek doen naar het verplicht stellen van elektrisch vervoer op het gebied van zakelijk rijden. Het gaat dus niet alleen om lease. Het gaat om zakelijk rijden. Dat is dus iets anders. Daar zijn wij onderzoek naar aan het doen. Uiteindelijk komt er een voorstel naar de Kamer toe met daarin een pakket met de maatregelen die wij allemaal kunnen treffen om de doelen zoals we die hebben gesteld zo goed mogelijk te halen. Vervolgens is het ook nog steeds aan de Kamer om dan te zeggen wat ze wel en niet wil. Uiteindelijk is de Kamer de baas, dus de Kamer bepaalt wat ik moet uitvoeren. Natuurlijk doe ik voorstellen. Daar kan de Kamer het mee eens of oneens zijn. Dat hoor ik wel, van de een nog wat luider dan van de ander. Laten we die discussie ook met elkaar blijven voeren. Dan wegen we alle voor- en nadelen uiteindelijk tegen elkaar af, en dan valt er een besluit.

De **voorzitter**:

Eigenlijk is het antwoord op de vraag over communistisch China nee, concludeer ik. Heeft u een vervolgvraag, meneer Madlener?

De heer **Madlener** (PVV):

De Staatssecretaris is nu allemaal plannen aan het maken, op verzoek van de Kamer. Dat is dus op verzoek van het CDA, de VVD en D66. Ik ben het niet eens met die plannen en ik waarschuw hierbij dat die plannen zeer slecht gaan uitpakken voor de Nederlander. Maar ik had een andere vraag. De Staatssecretaris zoekt naar dekking en al de maatregelen die ik tot nu toe zie, komen uiteindelijk op het bordje van de consument, de Nederlander. Die maatregelen verhogen de inflatie en zijn slecht voor de economie. Ik vraag de Staatssecretaris: is zij daarvan op de hoogte, zodat zij niet de rekening bij de automobilist legt die geen elektrische auto kan betalen?

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. Dat was een vraag over de dekking: wordt die meegenomen in het plan? Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteindelijk maken wij als kabinet natuurlijk een totale afweging met betrekking tot een heel breed pakket aan maatregelen die we nemen. De een betaalt belasting op een auto en de ander betaalt belasting op iets anders. Natuurlijk moet je er wel voor zorgen dat de koopkracht, waar we het veel over hebben, goed in balans blijft. Ik hoor dat meneer Madlener zich zorgen maakt over de koopkracht van de automobilist zonder elektrische auto. Dat staat genoteerd. Natuurlijk wordt er altijd gekeken wat de impact in z'n totaliteit is op de koopkracht van inwoners van Nederland. Het is ook heel terecht om daar aandacht voor te vragen. Je moet ook zorgen dat iedereen mee kan blijven doen, dus ik vind het alleen maar goed dat daar op z'n minst aandacht voor wordt gevraagd. Ik zou dat misschien iets anders verwoorden dan meneer Madlener, maar volgens mij willen we allebei dat daar op een goede manier naar gekeken wordt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan was er nog een vraag van de heer Bontenbal. Meneer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Uw collega Jetten heeft bij het pakket van die 10 megaton gezegd dat hij ook zonder taboes naar dingen gaat kijken. Mijn vraag is: gaat u dat ook

doen en hoort daar dan bijvoorbeeld ook het verhogen van bepaalde bijmengverplichtingen bij, aangezien daar volgens mij ook nog wel wat te halen valt qua CO₂-reductie? Dan kom je natuurlijk wel op de discussie over de herkomst van brandstof enzovoorts, maar we hebben het nu heel erg over het nog meer stimuleren van elektrisch vervoer, maar CO₂-reductie kan waarschijnlijk, in ieder geval in de modellen, kosteneffectief bereikt worden met bijmengverplichtingen, biodiesel of dat soort dingen. Is dat ook iets wat u uitwerkt als mogelijke optie?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Uiteraard zijn we bereid om breder te kijken. Dat is ook de reden waarom we hebben gezegd dat we willen kijken wat we, bovenop de ambities die hier in het coalitieakkoord staan, nog aanvullend kunnen doen. Het voordeel is dat je op het gebied van zowel duurzame mobiliteit als circulaire economie best wel een hele grote impact kunt maken op de megatonnen die gehaald moeten worden, het milieu, het klimaat en de gezondheid van mensen. Het zijn dus ook wel maatregelen die een behoorlijk effect kunnen hebben. Daarbij kijken we met een heel open blik, dus ik denk ook dat het goed is om elkaar steeds heel scherp te houden op andere opties die we ook nog zien. Uiteindelijk moet er in het kabinet natuurlijk ook een kosten-batenanalyse worden gemaakt om te bepalen hoe je je euro het beste uit kan geven en wat het meeste oplevert aan megaton winst, klimaatwinst, of hoe je het dan ook wil noemen. Ik denk dat wij met onze commissie met duurzame mobiliteit best wel goed zitten, omdat de maatregelen op dat gebied gewoon grote impact kunnen hebben. Dus ja, ik voel me, ook door hem, uitgedaagd om ervoor te zorgen dat we kijken wat er nog verder mogelijk is. En ik daag ook de commissie uit om met mij mee te blijven kijken waar er nog aanvullende kansen zijn.

De heer **Bontenbal** (CDA):

U heeft net ook gezegd dat u alle maatregelen en hoe die optellen, in een overzicht bij elkaar wil zetten. We hadden een tijdje geleden een technische briefing door mensen van het ministerie. Dat was een goede technische briefing, waarin we zijn bijgepraat over alle opties enzovoorts. Toen heb ik ook de vraag gesteld of het niet mogelijk is dat we een soort totaaloverzichtsplaat krijgen, gewoon visueel. Ik moet dan bijvoorbeeld denken aan het rapport Destination 2050, dat door de luchtvaartsector is gemaakt. Daarin staat een hele mooie grafiek van de manier waarop je die CO₂-uitstoot naar het gewenste doel kunt krijgen met verschillende technologieën, gedrag, brandstoffen en substitutie van brandstoffen. Dan kun je natuurlijk aan allerlei parameters draaien enzovoorts, maar zo'n soort overzichtsplaat, waarop wij kunnen zien of elektrisch rijden echt een deuk in een pakje boter slaat – ik denk het wel – en wat al die brandstoffen doen voor mobiliteit, waarbij ik me kan voorstellen dat u dat uitsplitst in personenmobiliteit, vrachtverkeer en scheepvaart, zou mij er wat meer zicht op geven wat we doen en of we de goede keuzes maken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We zijn zo'n plaat aan het maken. Het duurt, denk ik, nog wel een paar maandjes voordat we die helemaal compleet hebben, maar ook de verschillende modaliteiten die u net noemde, krijgen daarin allemaal een plekje. Ik hoop dus dat dat uiterlijk in oktober richting de Kamer gestuurd kan worden. Mag ik door met het volgende blokje, voorzitter?

De **voorzitter**:

Zeker, gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dat is dus het blokje logistiek. Ik streef naar een emissievrije transportsector in 2050. Het gaat daarbij om de verduurzaming van ongeveer 1 miljoen bestelauto's en 160.000 vrachtwagens. Dat is niet alleen belangrijk voor de klimaatverandering, maar ook vooral voor de luchtkwaliteit. We zijn in overleg met de sector, koepelorganisaties en gemeenten. We hebben aangegeven dat we een geleidelijke en realistische overschakeling willen realiseren van voertuigen met voornamelijk dieselmotor naar emissievrije voertuigen. We doen dat geleidelijk, gaf ik al aan, zodat we zo veel mogelijk kunnen aansluiten bij de natuurlijke momenten waarop bedrijven investeren in een ander voertuig. We doen dat ook realistisch, zodat rekening kan worden gehouden met de technologische ontwikkelingen. Ik kies in eerste instantie voor de verduurzaming van de stadsdistributie, waarbij 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek invoeren.

Ik had nog een aantal vragen over dit punt. De eerste is van mevrouw Van Ginneken. Zij vraagt of ik kan toezeggen om bijvoorbeeld via convenanten meer zero-emissiezones in meer gemeenten te realiseren. Ik zie op dit moment geen noodzaak om daar convenanten voor af te sluiten. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in 30 tot 40 gemeenten zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd. In 28 gemeenten is inmiddels het collegebesluit genomen om voor invoering van een zero-emissiezone te gaan. Daarnaast zitten vijf gemeenten heel erg dicht tegen het besluit aan. Dus dat betekent dat we dan al ruim binnen het afgesproken aantal gemeenten zitten dat voor een zero-emissiestedslogistiekzone gaat. De bedrijven komen overigens ook vaak in meerdere steden, dus ook in steden zonder zero-emissiezones zullen steeds meer zero-emissiebestelwagens en zero-emissievrachtwagens gaan rijden. Dat is dus weer een aanvullend voordeel van de verbreding.

Mevrouw Van Ginneken vroeg ook nog hoe ik ervoor kan zorgen dat zero-emissiezones niet alleen maar het centrum omvatten, maar ook een groter deel van de gemeenten. In het Klimaatakkoord hebben we afgesproken om een zone in te stellen voor het centrum en omliggende wijken. De meeste gemeenten volgen die lijn. De verantwoordelijkheid voor het instellen van die zones ligt bij gemeenten zelf, dus zij bepalen zelf de omvang. Daarbij worden ze ook inhoudelijk door mij ondersteund in het samenwerkingsprogramma Expertpool Stadslogistiek. Ik zie het ook als een lokale afweging, waarbij je samen met lokale ondernemers en andere partijen kijkt hoe groot je de zone maakt.

Dan had mevrouw Van Ginneken een vraag over het zo veel mogelijk betrekken van het vervoertype bij zero-emissiezones. In 2019 is aan de Kamer toegezegd dat het systeem van geharmoniseerde milieuzones en zero-emissiezones zou worden geëvalueerd in 2022. Die evaluatie wordt op dit moment dus ook uitgevoerd. Daarbij wordt bekeken op welke termijn andere voertuigcategorieën, zoals taxi's, autobussen of personenauto's, aan de zero-emissiezone kunnen worden toegevoegd. Ik verwacht de Kamer daarover in het najaar te kunnen informeren.

En dan had de heer Madlener nog een vraag over bpm op bestelbussen. Hij vroeg eigenlijk of ik af wilde zien van de afschaffing van de bpm voor bestelauto's. Het is een afspraak uit het coalitieakkoord. Ik werk samen met de Staatssecretaris van Financiën aan een voorstel om uitvoering te geven aan de afspraak uit dat coalitieakkoord. Met Prinsjesdag ontvangt u dat voorstel als onderdeel van het Belastingplan 2022. Dat is ook het moment om daarover met de Kamer het debat aan te gaan. Voorzitter, dat was mijn beantwoording in dit blokje.

De voorzitter:

Dank u wel. Als eerste een vraag van mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Ik heb de Staatssecretaris, zoals zij eerder had beloofd na mijn eerste interruptie, inderdaad in horen gaan op zero-emissiezones. Dank daarvoor, alleen de antwoorden stellen mij wat teleur, omdat er herhaaldelijk verwezen wordt naar ambities uit het Klimaatakkoord, terwijl ik juist in mijn inbreng heel erg uitdrukkelijk heb gezegd dat het Klimaatakkoord afkoerst op 49% CO₂-reductie, terwijl we in het coalitieakkoord iets anders hebben afgesproken en ook de actuele ontwikkeling rondom het opstoken van kolencentrales ons dwingt om ambitieuzer te zijn. Dus ik wil de Staatssecretaris hier echt aansporen om ambitieuzer te zijn, en niet alleen met de goede ontwikkelingen met de – als ik het goed heb opgeteld – 32 gemeenten die dit invoeren of dat bijna besloten hebben, maar om écht ambitieuzer te zijn, om dit ook in meer stedelijke regio's aan te gaan jagen. Kortom, ik mis hier echt ambitie van de Staatssecretaris. Graag een reactie.

De **voorzitter**:

Oké, dank u wel. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Een aantal van de vragen die mevrouw Van Ginneken stelt, zitten echt nog in mijn beantwoording later in het mapje. Ik denk dat het wel handiger is dat ik, voordat ik hier een halfuur ga zoeken, dat dadelijk gewoon even meeneem in mijn beantwoording. Kijk, als het gaat om het aantal zero-emissiestadlogistiekzones: daar hebben wij met elkaar een ambitie over afgesproken. En die ambitie gaan wij in elk geval ruimschoots halen. Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Het is al gezegd: de Staatssecretaris komt bij het kopje overige nog terug op een aantal vragen. U constateert eigenlijk dat die ambitie is gebaseerd op 49%. We zullen de Staatssecretaris vragen om daar straks even op te reageren. Dan de heer Koerhuis nog.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ja. Allereerst even een persoonlijk feit. Want ik word vaak in één zucht genoemd met de heer Bontenbal en mevrouw Van Ginneken door de heer Madlener, maar ik strijd juist tegen verplichte verduurzaming. Bijvoorbeeld die motie over de normering, daar heb ik tegen gestemd. Dus daar zou ik graag wat onderscheid willen zien. Waar de heer Bontenbal en mevrouw Van Ginneken minder moeite hebben met verplichte verduurzaming, heb ik daar vaak veel moeite mee. Dat daargelaten, had ik ook een vraag over logistiek aan de Staatssecretaris, met name over Brabant en Limburg. Daar is een stop op het plaatsen van laadpunten voor bedrijven. Hoe kan de Staatssecretaris, en met haar D66, toch door blijven gaan met het invoeren van die zero-emissiezones op 1 januari 2025?

De **voorzitter**:

Dank u wel. De Staatssecretaris op dit punt.

Staatssecretaris **Heijnen**:

We kijken natuurlijk per stad wat er allemaal mogelijk is. En van die zero-emissiezones hebben we gezegd: we verwachten het tussen 2030 en 2040. En we verwachten dat een heel aantal steden wel mee gaan doen, maar ook een heleboel nog niet. Dus het is niet zo dat ineens alle steden in heel Limburg en Brabant aan zero-emissiestadlogistiek gaan doen. Maar wat ik wel aangaf, is dat als er bijvoorbeeld een stad is in Brabant of zo die die zero-emissiestadlogistiek invoert, en er iemand is die aflevert in Eindhoven en vervolgens toch naar Breda of Den Bosch gaat om een

vervolgdeel van de vracht af te leveren, dat daar dan ook die elektrische auto's rondrijden; dus daar profiteren die andere binnensteden dan ook van. Ik weet even niet precies uit mijn hoofd wie het dan wel en niet heeft, maar u begrijpt – denk ik – wel het idee erachter.

En ik wil toch nog even tegen mevrouw Van Ginneken zeggen, omdat ze hamert op die 49% versus 55%: we moeten het echt wel een beetje in een totaalpakket bekijken. In sommige gevallen haal je dus meer, en in sommige gevallen haal je iets minder, maar uiteindelijk komt het erop neer dat we op een gewogen gemiddelde uitkomen, en dat we dan aan de goede kant van de streep uitkomen. Als we het hebben over elektrisch vervoer, dan zijn daar nog echt flinke uitdagingen waar we voor staan met z'n allen. Dan kun je zeggen: laten we nu de lat wat lager leggen, en misschien een ander percentage kiezen voor 2030 of 2050. Maar het is mijn voorstel om dat vooral niet te doen, omdat ik die lat hoog wil laten liggen, zodat we naar die lat kijken en er toch proberen overheen te springen; dan springen we altijd nog wat hoger dan wanneer die lat toch maar lager richting de grond zit.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nog even de heer Koerhuis, tot slot.

De heer Koerhuis (VVD):

Ja, dank u wel, voorzitter. Ik hoorde toch een toezegging, bijna, van de Staatssecretaris. Als steden in Brabant en Limburg het inderdaad niet redden vanaf 1 januari 2025 om zero-emissiezones in te voeren vanwege die stop op het plaatsen van laadpalen voor bedrijven – maar ook Nijmegen, dat daar bijvoorbeeld dicht tegenaan zit – dan gaat de Minister ze er niet aan houden; dat is ze overkomen.

Staatssecretaris Heijnen:

Kijk, wij zullen natuurlijk niet het onmogelijke gaan vragen, hè. En op het moment dat er dan nog steeds een enorm probleem is, of een voorbereiding en aanloop daarnaartoe ... Tja, je kunt geen ijzer met handen breken. Tenminste, ik kan dat niet, en ik denk de heer Koerhuis eigenlijk ook niet. Maar laten we dus ook dat heel duidelijk uitspreken. Dit neemt niet weg dat ik er wel vertrouwen in heb dat de kwartiermaker die is aangesteld, ook echt zijn best gaat doen om de boel vlot te gaan trekken – of wordt aangesteld; ik weet niet of hij of zij al begonnen is. Dus er is aandacht daarvoor, en we hopen natuurlijk dat het niet nodig is. Maar mocht dat zo zijn, dan is het uiteraard dat.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar het volgende blokje: brandstof. Ga uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Ja, voorzitter. Naast de inzet op batterijelektrisch rijden, is ook de toepassing van waterstof als energiedrager voor mobiliteit een belangrijke en kansrijke optie om bij te dragen aan onze doelstellingen op het gebied van zero emissie. En voor voertuigen waar de overstap naar zero emissie nog niet mogelijk is, zetten we in op hernieuwbare brandstoffen. Via jaarlijkse verplichtingen vervangen brandstofleveranciers aan voornamelijk het wegvervoer fossiele-energiedragers door duurzame, hernieuwbare-energiedragers. In 2030 gaat dat om ongeveer 14% van de brandstoffen die in een jaar worden verkocht, dus dat is toch best wel een aanzienlijk aantal. En op dit moment worden vooral biobrandstoffen uit afvalstromen daarvoor ingezet, maar in de toekomst zullen ook hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare waterstof een rol spelen bij het halen van de jaarlijkse verplichtingen.

De heer Alkaya had mij gevraagd of ik bekend ben met signalen dat er geen veldonderzoek wordt uitgevoerd bij het onderzoek naar risico's voor biobrandstoffen voor de binnenvaart. Er worden afspraken gemaakt met de sector over de soorten biobrandstoffen die veilig toepasbaar zijn in de binnenvaart. Dat krijgt de komende maanden zijn beslag. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de voortgang op dit punt. Ervaringen uit de praktijk worden daarbij meegenomen. En of er praktijkonderzoek op schepen gedaan kan worden en op welke manier dat kan, is nog onderwerp van gesprek. Maar het staat wel op het netvlies.

Mevrouw Bouchallikh vraagt naar het gebruik van voedsel- en voedergewassen voor biobrandstoffen. De inzet van voedsel- en voedergewassen in biobrandstoffen in Nederland is relatief klein: 15% van de biobrandstoffen op de Nederlandse markt bestaat uit voedsel- en voedergewassen. Dat is relatief weinig; elders in Europa bestaat een groot deel van de gebruikte biobrandstoffen in vervoer, ongeveer 65%, wel uit dat type gewassen. En uit onderzoeken die zijn gedaan door studio Gear Up en de Europese Commissie, die we ook hebben toegestuurd naar de Kamer, blijkt dat er geen tekort is aan voedsel in de wereld. Het probleem zit in de distributie en in de toegang tot voedsel. Een directe link tussen het voedselzekerheidsvraagstuk en de rol die biobrandstoffen daarin spelen, is niet gevonden. De Minister van LNV heeft aangegeven de situatie wel te blijven monitoren. Tijdens het debat over de Europese Transportraad is door GroenLinks ook aandacht gevraagd voor het – zeg maar – mixen van voedselgewassen in biobrandstoffen. De collega Kröger van mevrouw Bouchallikh heeft toen aangegeven: kunnen jullie niet op de Transportraad aandacht vragen voor het feit dat wij in Nederland wel aan het kijken zijn naar de gevolgen die het gebruik van biobrandstoffen mogelijk heeft op de voedselproductie? Dat is door collega Harbers, die naar de Transportraad is geweest, ook aangekaart op verzoek van de heer De Hoop en mevrouw Kröger. Wat je wel zag ... En ik weet niet of het helemaal daaraan lag, maar inmiddels is het wel zo dat dit punt op de Europa agenda staat. En wat volgens mij van belang is ... Ik weet ook wel dat GroenLinks bijvoorbeeld sowieso niet zo heel erg voorstander is van het gebruik van grondstoffen voor voedselgewassen, ook niet voor dieren bijvoorbeeld. Maar ik denk dat het goed is dat dit met name in Europees verband geagendeerd wordt, omdat de impact die andere landen hebben op de voedselvoorziening die we nu gebruiken voor biobrandstoffen, vele malen groter is dan hier in Nederland, met ons relatief kleine aandeel. Ik moet het wel nog heel even checken, want u gaf aan dat er een reactie was gekomen van Natuur & Milieu. Die heb ik zelf nog niet gezien. Ik weet niet, zit dat wel in de beantwoording verwerkt? Maar volgens mij hebben we daar nog niet op gereageerd. Ik zal heel even vragen of ambtelijk wel die check al is gedaan, en dan hoop ik daar dadelijk nog even op terug te komen, voorzitter.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Heijnen:

Sorry, ik dacht dat mevrouw Bouchallikh een vraag had.

De heer Bontenbal vroeg mij of ik een analyse wilde maken over afwegingen die gemaakt moeten worden over de inzet van duurzame-energie dragers. Voor nationaal geproduceerd groen gas – we hebben het daar eigenlijk daarnet al over gehad – geldt dat we in ieder geval willen kijken naar wat er allemaal mogelijk is om het hele pakket op een goede manier onder de aandacht te brengen. En volgens mij vroeg de heer Bontenbal ook specifiek om te kijken naar de niet-gebaande paden, dus naar hoe die een impact kunnen hebben op het geheel. Dat zal ik sowieso natuurlijk graag toezeggen. Op het gebied van nationaal geproduceerd groen gas zal de samenhang en eventuele spanning tussen de inzet in

mobiliteit en de inzet in de gebouwde omgeving samen met EZK in beeld worden gebracht. Daarbij wordt ook gekeken naar de gevolgen van de uitkomsten van het «Fit for 55»-pakket, en met name naar de uitkomsten van de jaarverplichting voor de mobiliteit. Voor de inzet van waterstof in verschillende domeinen zijn straks de subdoelstellingen uit onder andere industrie en transport leidend. Samen met EZK zal ik in beeld brengen welke inzet van die energiedragers in de verschillende sectoren mogelijk is. En daarbij wordt ook gekeken naar de maatschappelijke impact per energiedrager, zoals bijvoorbeeld ook de effectiviteit.

En dan had de heer Bontenbal nog een specifieke vraag over ethanol: of ik – zeg maar – kan kijken naar hoe de Europese Commissie in de richtlijn Brandstofkwaliteit de invoering van de kwaliteitseis voor ethanol verbiedt. Die vraag is al expliciet aan de Commissie gesteld. Die heeft nog geen uitsluitel gegeven. En zoals ik heb aangegeven in de brief, ben ik niet per se voornemens om extra belemmeringen op te werpen voor bio-ethanol. Maar ik wil graag het antwoord van de Commissie ook even afwachten, om te kijken hoe daar gereageerd wordt, ook omdat ik de heer Bontenbal heel duidelijk hoor zeggen: in andere landen worden er wel wat meer maatregelen genomen; waarom doen we dat in Nederland niet, en zijn die argumenten steekhoudend? Nou, een terechte vraag. Die hebben we neergelegd, en daar moeten we het antwoord nog op krijgen.

De voorzitter:

Oké, dank u wel. Dat waren de antwoorden onder het kopje brandstof. Als eerste had mevrouw Bouchallikh een verhelderende vraag. Ga uw gang.

Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris en haar team voor het beantwoorden van de vragen. Zoals ik ook eerder in de interrupties aangaf, las ik inderdaad de brief van de Staatssecretaris waarin zij onder andere schrijft dat er geen negatieve correlatie is tussen het telen, produceren en gebruik van biobrandstoffen en voedselprijzen, al dan niet de voorziening daarvan. Waar ik inderdaad naar verwees, is een reactie van Natuur & Milieu, dat weer verwijst naar een specifiek onderzoek, waaruit blijkt dat het voorkomen van de EU-invoer van tarwe voor biobrandstoffen het mogelijk maakt dat ongeveer 20% van de Oekraïense tarwevoorraad wordt geëxporteerd voor voedselproductie naar landen in de MENA-regio. Dat raakt ook aan het eerdere punt dat ik maakte: dat we daar binnen Europa misschien niet zo snel last van zullen hebben, maar de rest van de wereld wel. En goed om te horen dat in de Transportraad hierop is ingezet, maar mijn specifieke vraag ging daar ook over. Kan de Staatssecretaris hierop reageren en kan zij inderdaad op Europees niveau ... Dat wij op 15% zitten, is beter dan de rest, maar wat kan er nog meer gedaan worden om ook de rest van de EU mee te krijgen, juist omdat dit ons erg zorgen baart met de nieuwe omstandigheden.

De voorzitter:

Dank u wel. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik begrijp het punt van mevrouw Bouchallikh, maar ik had het net ook al een heel klein beetje tijdens het plenaire debat erover dat de Kamer mij iets meer verantwoordelijkheden toedicht dan ik daadwerkelijk heb. Dit is niet mijn dossier. Ik denk echt dat dit met de Minister van Landbouw besproken moet worden. Die gaat ook over het hele landbouwbeleid en de voedseltoegang. Kijk, ik ga meer over het brandstofgedeelte. Daarvan heb ik kunnen zeggen dat wij eigenlijk relatief weinig voedsel voor brandstoffen gebruiken. Maar anders vraagt mevrouw Bouchallikh mij echt om te reageren buiten het mandaat van mijn portefeuille. Ik weet zeker dat de heer Staghouwer graag antwoord geeft op haar vraag.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Bontenbal had nog een vraag.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Dank dat de Minister dat punt even expliciet checkt bij de Europese Commissie. Ik ben echt benieuwd naar het antwoord dat zij geven. Ik wil het liefst geen vaag antwoord, maar gewoon een duidelijk antwoord van de Commissie, want ik heb het idee dat de Commissie er een beetje mee in de maag zit. Ik hoor ook iets van een toezegging op het punt van de reflectie op de inzet van de energiedragers, op het goed in kaart brengen daarvan. Het is niet mijn bedoeling dat daar een heel dik rapport onder komt, maar het gaat me om de afroom die er zit tussen de sectoren. De aanleiding om dat nog een keer te vragen was voor mij als volgt. In de rapportage die is meegestuurd met al die stukken zie je bijvoorbeeld dat door het niet meer inzetten van bepaalde brandstoffen in de scheepvaart, die heel snel naar een andere sector zijn gegaan. Daar zie je een plus en een min. Dat is niet voor niks. Dat is omdat we bepaalde dingen wel of niet normeren of meenemen in de rapportageverplichting. Het heeft ook nog een effect – daar hebben we het ook weleens over gehad – dat scheepvaart en luchtvaart nu buiten de nationale doelstellingen vallen, want het Rijk heeft daardoor een prikkel om de CO₂-reductie vooral binnen andere sectoren te laten vallen. Dat type reflectie zoek ik. We kijken misschien heel verkokerd naar het klimaatbeleid. De gebouwde omgeving heeft een apart ministerie. IenW is een apart ministerie. EZK is een apart ministerie. Ik wil dat we die brandstoffen het meest zinvol inzetten, in de sectoren waar ze de meeste maatschappelijke waarde toevoegen. Dat is de intentie van mijn vraag.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik begrijp het punt van de heer Bontenbal. Het komt er ook aan. We moeten wel RED III en Fit for 55 goed afwachten om vervolgens met EZK samen te bekijken hoe het een tegen het ander opweegt. Maar als je ergens op duwt, is het heel terecht om te bekijken wat er vervolgens oppopt. Dus we moeten vooral ervoor zorgen dat we de juiste maatregelen nemen en de goede afwegingen en keuzes maken. We gaan dat gesprek zeker met elkaar voeren. Ik schat in dat dit ergens in het najaar of in elk geval voor het einde van het jaar zal gebeuren, zodra RED III en Fit for 55 helemaal rond zijn. We zijn daarin natuurlijk niet helemaal in de lead, dus we moeten echt even afwachten hoelang het duurt. Maar ik heb goede hoop dat het nog dit jaar verder besproken kan worden met de Commissie.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar het volgende blokje. Dat is blokje vijf, het een-na-laatste blokje. Dat gaat over openbaar vervoer. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, voorzitter. Daar waren best wel wat vragen over van verschillende leden, ook over de onzekerheden die worden ervaren binnen het ov, maar vooral ook bij reizigers, door de berichtgeving die is verschenen. Er werd aan de ene kant door een aantal leden gevraagd of ik duidelijkheid kan geven over de beschikbaarheidsvergoeding. Er werd bijvoorbeeld door mevrouw Van Ginneken aangegeven: als je met de sector spreekt, hoor je ook wel geluiden van «hoe kun je dat op een goede manier gaan oplossen en is zo'n beschikbaarheidsvergoeding uiteindelijk wel de beste manier?» Allereerst zou ik het volgende willen zeggen. We hebben binnenkort nog een uitgebreider debat, volgens mij zelfs morgen, en u heeft morgen nog een hoorzitting. De ov-sector is de enige sector geweest waarvoor coronasteun doorloopt tot het eind van dit jaar. Geen enkele andere sector heeft nog steun na juni van dit jaar. Dat laat zien dat er ook door het

kabinet veel belang wordt gehecht aan een goed, betrouwbaar, toegankelijk openbaar vervoer. Ik heb op dat moment de ruimte gekregen, ook van de collega's en de Kamer, om die beschikbaarheidsvergoeding door te trekken. Daar ben ik heel erg blij mee geweest, en ik denk de sector zelf ook, hoewel ze toen ook meteen al vroegen om duidelijkheid voor een nog langere periode. Maar we hebben toen heel duidelijk gezegd: coronasteun stopt sowieso. Dat neemt niet weg dat wij allemaal vinden – of dat nou het kabinet of de Kamer is, of het nou vervoerders of regionale bestuurders zijn – dat er ook in 2023 een goed, degelijk, betrouwbaar en betaalbaar openbaarvervoersysteem in Nederland moet zijn, dat mensen bijvoorbeeld naar hun werk of hun familie brengt. Mevrouw Bouchallikh had net een aantal mooie voorbeelden. Maar we moeten ook kijken hoe we ons ov richting de toekomst gaan inrichten. Ik denk dat we allemaal wel aanvoelen ... We zijn natuurlijk nog niet helemaal terug naar normaal. Er zijn mensen die meer thuiswerken. Dat betekent ook dat de zakelijke inkomsten voor een deel wat zijn weggevallen. Aan de andere kant zie je ook dat sommige mensen niet meer de trein nemen, maar toch met de auto komen. Hoe gaan we ervoor zorgen dat de mensen die nu in de auto zitten, weten dat ze op een veilige manier met het openbaar vervoer kunnen terugreizen? Dat zijn allemaal vragen die ik heb en uitdagingen waar wij als landelijke overheid niet alleen voor aan de lat staan.

We moeten – dat is echt mijn inschatting – zoeken naar een goed antwoord, waarbij we er ook voor zorgen dat we het ov klaarmaken voor niet alleen 2023, maar ook 2024 en verder. Want we hebben de ambitie om tientallen procenten meer reizigers te hebben richting 2030. Dat betekent dat ik nu niet wil dat mensen massaal wegblijven omdat de dienstverlening enorm wordt uitgedaald, maar de discussie is wel complexer dan alleen maar «er wordt 30% afgeschaald». Er zijn regio's die tegen mij zeggen: er is bij ons echt geen probleem; wij hoeven geen beschikbaarheidsvergoeding meer; wij redden het zelf. Andere regio's zeggen: het is voor ons een enorm probleem als er geen hulp komt, in wat voor vorm dan ook; dan zullen we moeten afschalen.

Ik heb steeds tegen de sector gezegd: in juni gaan we met elkaar het gesprek aan. Dat is ook gebeurd. In juni heb ik gehoord dat er zorgen leven bij de sector en ook bij regionale overheden over de continuïteit van de dienstverlening in 2023. Ik heb toen gezegd dat ik het fijn zou vinden om wat meer inzicht te krijgen in waar die problemen dan zitten, want gewoon een zak geld geven, met alle respect, hoeft echt niet altijd een oplossing te zijn. Je moet vooral kijken naar slimme maatregelen waarmee je de reiziger uiteindelijk het beste helpt. Die informatie is inmiddels binnen. We zijn volop in gesprek. Ik heb volgende week weer een formeel NOVB-overleg – daar werd ook nog naar gevraagd – met regionale partijen. Met regionale bestuurders en met een aantal vervoerders heb ik volgende week dus een gesprek om tot maatregelen te komen.

We moeten goed nadenken over ... Ik snap dat er een aantal partijen zijn die zeggen: doe wat je kunt. Aan de andere kant zijn er ook een heleboel partijen, en dat zijn soms zelfs dezelfde, die tegen mij zeggen: wees heel ambitieus op het gebied van je spooragenda. We kunnen elke euro echt maar één keer uitgeven. Dat betekent dat we, als we een keuze maken om wat dan ook te doen, andere dingen wellicht niet kunnen doen op het gebied van onze ov-ambities. Want we hebben een bepaald bedrag staan voor ons ov-beleid. Dat wil niet zeggen dat ik van mening ben dat je niks moet doen. Sterker nog, ik ben echt heel goed in gesprek om te kijken waarin we elkaar kunnen helpen en kunnen vinden, maar ik wil met name kijken wat er eventueel mogelijk is richting de toekomst. Van de coronasteun als zodanig hebben we als kabinet gezegd dat die eindig is en ophoudt – voor de ov-sector is die zelfs nog een halfjaar langer doorgelopen – maar dat betekent niet dat je niets moet doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik wil u echt vragen om de beantwoording wat compacter te houden. Dit was een inleiding op uw blok. In het kader van de mogelijkheid van een tweede termijn van de Kamer is het echt belangrijk dat de Kamerleden korte vragen stellen en dat u compacte antwoorden probeert te geven. De heer Alkaya wil eerst nog even reageren, als u dat goedvindt, Staatssecretaris.

De heer Alkaya (SP):

Ik zal dan een korte vraag stellen. Het openbaar vervoer is wat mij betreft geen sector, maar een publieke voorziening. Als er aanbod verdwijnt, heb je het risico dat daarmee ook vraag verdwijnt. Daarmee komt het toekomstperspectief ook in gevaar, omdat je in een neerwaartse spiraal terechtkomt. Is de Staatssecretaris het dus met mij eens dat geld weliswaar niet de enige oplossing is, maar ook niet het probleem mag worden? Als het neerkomt op geld, mag het dat niet alleen zijn. Als dat het enige probleem is, moet er in ieder geval een oplossing worden gevonden.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb ook wel echt aangegeven dat leidend is dat we moeten zorgen dat reizigers goed worden gefaciliteerd en dat ze op een goede manier naar hun werk, familie, vrienden en noem het allemaal maar op kunnen komen. Ik snap heel goed wat er wordt gezegd als ik verwijs naar de ov-sector, maar ook van de zorgsector wordt gezegd dat het een publieke voorziening is. Er zijn een heleboel belangrijke publieke voorzieningen: onderwijs, cultuur, noem ze allemaal maar op. Ik wil hiermee maar aangeven hoe complex het punt is. Ik vind het heel belangrijk om te kijken naar wat er wel mogelijk is, ook vanuit de overheid, om de dienstregeling zo goed mogelijk te houden. Ik heb uiteraard wel de steun van de Kamer nodig, want ik kan dat niet zomaar op eigen houtje beslissen, mocht het zover komen. Ik moet eerst goed met de sector in gesprek, met de publieke voorziening in gesprek en met de lokale overheden in gesprek om te kijken waar nou precies de vraag zit en hoe we die op de beste manier eventueel zouden kunnen oppakken.

De voorzitter:

Ja.

Staatssecretaris Heijnen:

Dan hoor ik ook wat u zegt, voorzitter, maar heb ik in feite de vragen wel min of meer beantwoord. Ik zal ze nog even heel snel doorlopen. Alkaya, Van Ginneken en Bouchallikh hadden de vraag over de onzekerheden van het ov. Volgens mij heb ik die daarmee wel voldoende beantwoord. Mevrouw Bouchallikh had nog een vraag over minder boetes. Ik ken de effecten van de eventuele routewijzigingen nog niet, maar u heeft mij ook horen zeggen dat ik erg hecht aan een zo goed mogelijke dienstverlening. Er werd ook al aangegeven dat er de laatste tijd best wel veel uitval is, ook door personeelskrapte. Dat is iets waar we samen met de sector naar zullen moeten kijken om inspanning te leveren om ervoor te zorgen dat die treinen zo veel mogelijk kunnen blijven rijden. Dan was er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken over de fijnstofuitstoot van banden en van treinen ...

De voorzitter:

Nee, dat was echt de heer Koerhuis, maar gaat uw gang.

Staatssecretaris Heijnen:

Dit was een soort van een-tweetje tussen Koerhuis en Van Ginneken, geloof ik. Fijnstof dat wordt uitgestoten door treinen heeft een geheel

andere samenstelling dan fijnstof van banden. Bij fijnstof van treinen gaat het om metaaldeeltjes en deeltjes van remvoering en bij fijnstof van banden om rubberdeeltjes. We leren allemaal nog bij tijdens deze commissievergadering. Die twee soorten fijnstof kunnen niet zomaar met elkaar worden vergeleken. Ik ben wel bereid om daar in een volgende kaderbrief iets verder op in te gaan, want meer dan dit kan ik er niet over zeggen.

De voorzitter:

Dat is een goed idee. We doen eerst nog even mevrouw Bouchallikh, want zij had ook nog vragen over ov en BVOV.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Ik heb een opmerking/vraag, even kijken waar het uitkomt. Ik maak me ontzettend zorgen om de toekomst. De Staatssecretaris gaf aan dat ze dat heel belangrijk vindt en daarnaar wil blijven kijken. Tegelijkertijd blijft ze refereren aan coronasteun. Wij hebben het nu eigenlijk over de situatie dat we op de lange termijn problemen moeten oplossen die we nu misschien hadden kunnen voorkomen. Ik noemde net al specifiek de arbeidstekorten die aanwezig zijn. Het gaat niet alleen om lijnen die wegvallen, maar ook om banen die verloren gaan. De Staatssecretaris gaf aan dat het niet alleen om een zak geld gaat. Dat is ook niet per se wat wordt gevraagd. Inderdaad, sommige regio's redden het wel en die hoeven niet per se iets anders, maar er zijn andere plekken die iets hebben van «hé, geef ons een beetje zekerheid, zodat wij die dienstregeling kunnen maken en misschien hebben we het niet eens nodig». Waarom kan de Staatssecretaris niet in ieder geval dat bieden naast alle andere creatieve oplossingen die misschien ook nodig zijn en waar ze al mee bezig is? Wat weerhoudt haar om te voorkomen dat het misschien erger wordt? Hopelijk valt het mee en komen de KiM-cijfers uit, maar laten we alsjeblieft op die manier hiernaar kijken.

De voorzitter:

De Staatssecretaris, kort.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Op basis van de KiM-cijfers is de voorspelling dat het aantal reizigers weer vrijwel terug naar normaal gaat vanaf 2023. Op basis daarvan zie ik niet veel aanleiding om het een of het ander te doen. Er zijn nog een aantal andere rapporten en er zijn voorspellingen uit de sector zelf. Dat loopt behoorlijk uiteen. Dan heb ik het niet over 10 miljoen of tientallen miljoenen, maar over een veelvoud daarvan. Ik vind het belangrijk om heel scherpe duiding te hebben bij waar dat enorme verschil zit. Ik laat dat op dit moment nog allemaal heel goed bekijken en berekenen, ook intern. Ik leg die cijfers overigens ook voor aan bijvoorbeeld andere, regionale bestuurders om te kijken of we elkaar daarin kunnen vinden. Dat zal niet alleen maar gemakkelijk zijn; dat is het ook nu niet. Natuurlijk wil ik doen wat ik kan, maar het gaat over best wel serieuze bedragen. Het is dus niet iets wat je zomaar even doet, wil ik maar zeggen.

De voorzitter:

Helder. U had al aangegeven dat u dat niet in uw eentje kan doen. Volgens mij herhaalt u dat. De heer Alkaya, echt tot slot en een korte vraag als dat kan.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik heb nog een laatste vraag, want het antwoord daarop is ook wel belangrijk voor mijn tweede termijn. Zou de Staatssecretaris het acceptabel of onacceptabel vinden als het aanbod dusdanig zou versralen, dus tot wel 30%, dat dat echt structurele problemen met zich meebrengt?

Zou ze dat onacceptabel vinden en zet ze dus alles op alles om dat te voorkomen? Of zegt ze: dat zou ook een van de uitkomsten kunnen zijn, dus bereid je daarop voor?

De voorzitter:

De Staatssecretaris. Het kan heel kort, hè.

Staatssecretaris Heijnen:

Als meneer Alkaya het zo stelt: natuurlijk wil ik niet dat het openbaar vervoer verschaalt, natuurlijk wil ik niet dat mensen niet meer van A naar B kunnen komen, en natuurlijk zal ik er alles aan doen om te kijken welke stappen we daarin binnen het redelijke en het haalbare – het moet ook acceptabel zijn voor de Kamer en het kabinet – kunnen zetten. Of dat altijd met geld moet, weet ik niet, want het kunnen misschien ook andere maatregelen zijn. Met name van belang is dat we het voor de toekomst goed regelen. Ik heb daarop proberen te hameren, ook tijdens het debat met de commissie vandaag.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we over naar het laatste deel, naar het puntje overige. Ik geef u het woord, Staatssecretaris. Ik hoop in ieder geval dat u uw termijn direct kan afmaken.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ga het heel snel doen, voorzitter. Meneer Alkaya vraagt of ik het ermee eens ben dat schoon en duurzaam vervoer ook de meest eerlijke manier van vervoer is. Daarop is mijn antwoord ja. Dat vind ik heel belangrijk. Ik zet onder andere ook heel erg in op het fietsbeleid en het ov. Ik ben het dus helemaal met de heer Alkaya eens dat dat een eerlijke manier van vervoer is.

Mevrouw Van Ginneken vraagt of ik kan toezeggen dat ik ga zorgen voor een ambitieus en uitgewerkt plan bij publicatie van de KEV. Het coalitieakkoord laat zien dat we met betalen naar gebruik, de afbouw van de bpm-vrijstelling voor ondernemers en vergroening van personenvervoer en reisgedrag, optellen tot die 3 tot 4 megaton. Dat hebben we net eigenlijk al besproken. Dat moet nog doorgerekend worden door het PBL. Die doorrekening zult u dit najaar met de KEV ontvangen. We hebben dus een aantal concrete plannen. Die heb ik eerder tijdens het debat al genoemd, dus vanwege de tijd zal ik dat nu niet opnieuw doen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat ik de aanvullende bijdragen van de mobiliteitssector ter compensatie van de uitstoot van de kolencentrales ga meenemen. Om de extra uitstoot van de kolencentrales te compenseren, worden ook aanvullende maatregelen vanuit de mobiliteitssector meegenomen. Daarover zal de Minister voor Klimaat en Energie de Kamer informeren.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat ik voortaan voor elke regeling duurzaam vervoer ga insteken op een reductie van 60% in plaats van 55%. Daar hebben we het in feite ook al over gehad. Dat gaat over alle regelingen van alle klimaatsectoren samen. Dat wordt dus niet toegerekend aan één sector of aan specifieke instrumenten.

Meneer Koerhuis had nog een vraag gesteld over de banden, fijnstof en trein versus auto.

Mevrouw Bouchallikh had nog een vraag over de uitvoering van de fietsmotie. Er zijn verschillende mogelijkheden om het fietsen uit te financieren. Zo zijn in de eerste ronde versnellingsafspraken voor woningbouw in 21 van de 34 projecten, die samen optellen tot bijna 370 miljoen, afspraken gemaakt waarbij fietsen een belangrijk onderdeel is van de mobiliteitsmix. Ik trek ook voor de bouw van nieuwe en betere stallingen 50 miljoen euro uit. Ik had gehoopt het Nationaal Toekomstplan Fiets voor vandaag al naar de Kamer te sturen, maar het is me helaas nog

niet gelukt om inhoudelijk te reageren op het stuk, dat ik al wel heb. Ik hoop dus dat ik dat later deze week, misschien begin volgende week, naar de Kamer kan sturen.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog of ik kan toezeggen dat ik de regeling aanpas om de voorgenomen reductiedoelstellingen met 11% te verhogen. Dat is zo'n maatregel waarvan we zeggen dat die gezien wordt in het kader van het totaalpakket. Ik begrijp overigens dat mevrouw Van Ginneken een motie overweegt op dit punt.

Dan de vraag van de heer Koerhuis over 130 km/u overdag zonder gevolgen voor de verkeersveiligheid. De maximumsnelheid op de snelweg is overdag verlaagd vanwege het beperken van de stikstofuitstoot. Wanneer een wagenpark volledig elektrisch zou zijn, is dat geen reden meer om langzamer te rijden vanuit stikstofoogpunt. Op sommige wegen kon al niet 130 km/u gereden worden vanwege andere redenen. Dat kan zijn verkeersveiligheid, ook een belangrijk thema van de heer Koerhuis, of geluid, zoals bandengeluid. Op die wegen kan de snelheid niet verhoogd worden, ook niet bij het overschakelen naar een volledig elektrisch wagenpark. Op de wegdelen waar tot maart 2020 wel 130 km/u gereden werd, zou verkeersveiligheid te zijner tijd geen belemmering hoeven zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was inderdaad in rap tempo het laatste blok. We gaan direct door naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. U heeft allemaal één minuut.

De heer Koerhuis (VVD):

Volgens mij hebben we afgesproken, voorzitter, om in ieder geval wel een goede tweede termijn te kunnen hebben, maar ik ga snel van start.

De voorzitter:

Daar wil ik dan toch even op reageren. Volgens de regels heeft u een minuut en twintig seconden. Als u die twintig seconden erbij wil, dan mag dat, maar ik weet niet of u daar heel veel wijzer van wordt.

De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Allereerst, de heer Madlener vroeg al naar de petitie van het bedrijfsleven over bedrijfsauto's. Kan de Staatssecretaris toezeggen in ieder geval in gesprek te gaan met het bedrijfsleven over die petitie? Ik ben blij met de toezegging dat we provincies en 100.000+-gemeenten niet gaan houden aan die 2025-deadline voor zero-emissiezones als er problemen zijn met het plaatsen van laadpunten. Mijn vraag is nog wel hoe het zit met bussen vanaf 2030. Daar zit een soortgelijke deadline op. Kan de Staatssecretaris toezeggen om ze daar ook niet aan te houden als er problemen zijn met het plaatsen van laadpunten?

Dan de ladder in relatie tot de laadpalen. Ik wil daarover graag een tweeminutendebat aanvragen. We lopen echt fors achter met het plaatsen van laadpalen. We plaatsen er 40.000 per jaar maar we moeten er 200.000 plaatsen. Ik vind het dan heel gek dat zo'n ladder dat toch afremt. De Staatssecretaris zegt dat er ruimte is om af te wijken. Ik ken die discussie over wonen, en dat durven gemeenten vaak niet. Het kost heel veel tijd en geld om ervan af te wijken. Laten we die laadpunten gewoon gaan plaatsen.

Ik had nog een heel ritsje vragen over de vlootnormering. In hoeverre zullen er genoeg elektrische auto's en laadpalen zijn? Wat betekent dit voor bedrijven en voor ons financieel en wat betekent dit voor Brabant en Limburg specifiek?

De voorzitter:

Dan de heer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van onze vragen. Ik zou aan het verzoek voor een tweeminutendebat nog het verzoek willen toevoegen om dat nog voor het zomerreces te houden, omdat ik ook nog wel iets zou willen meegeven richting het kabinet met het oog op de augustusbesluitvorming over het openbaar vervoer. Ik heb eigenlijk nog één vraag. Als alle opties om elektrisch vervoer te stimuleren nog in kaart worden gebracht en onderzocht, is mijn vraag waarom er dan wel voor gekozen is om die parkeerprivileges wel alvast naar de Kamer te sturen en die niet mee te nemen in dat onderzoek en dat totaalpakket.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar mevrouw Bouchallikh.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris en haar team voor de beantwoording. Ik zou mijn tweede termijn graag willen gebruiken voor het ov. Het is niet voor het eerst dat ik hier aandacht voor vraag maar ik ben ook niet de enige, want vandaag kwam weer uit het veld een petitie waarin honderden raadsleden van allerlei politieke gezindten oproepen om hier echt mee aan de slag te gaan. Als dit geluid constant en structureel van alle kanten van de samenleving komt, van politici, bestuurders, milieuorganisaties en de vakbond, wat weerhoudt haar er dan van om daarmee aan de slag te gaan? Ik wil hier nog een keer over gaan praten. Ik stel vaak dezelfde vragen omdat ik mij hierover heel erg zorgen maak. Dus hoe gaat zij ons en deze groep geruststellen?

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ja, ik zou heel graag nogmaals een oproep willen doen aan de Staatssecretaris om echt ferm het lidmaatschap van team duurzaam aan te nemen. We hebben een klimaatcrisis, een stikstofcrisis en een energiecrisis en ik mis echt de ambitie en de urgentie. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat er allerlei plannen voor 2025 gemaakt worden, waar we informatie over krijgen. Dat is heel fijn, maar ik zou voor de komende korte termijn een aantal maatregelen concreter en ambitieuzer ingevuld willen zien in plaats van laag in te zetten in de wetenschap dat je dan misschien op sommige onderdelen hopelijk iets meer dan 49% haalt. Ik denk dat de ambities hoger kunnen. Ik heb de Staatssecretaris meerdere malen in dit debat en ook in andere debatten horen zeggen dat de hoeveelheid beschikbare financiële middelen beperkt is. In mijn inbreng heb ik suggesties gedaan die allemaal geen geld kosten. Normeren kun je leren. Dus ik wil de Staatssecretaris uitdagen om echt in oktober met meer concrete maatregelen over die onderwerpen, zoals zero-emissiezones en werkgebonden personenverkeer, te komen. Dat wil ik ook toevoegen aan het tweeminutendebat.

De **voorzitter**:

Dan de heer Bontenbal.

De heer **Bontenbal** (CDA):

Overigens kost normeren ook geld, maar dat terzijde.

Voorzitter. Ik heb een aantal opmerkingen gemaakt in de eerste termijn waar ik voldoende antwoord op heb gekregen. Ik denk dat het belangrijk is dat we blijven beseffen, wat ik ook zeker zeg tegen mijn buurman aan de linkerkant, dat we de dingen ook doen omdat ze de wereld misschien iets mooier maken. Ik denk dat steden erop vooruit kunnen gaan als we aan de

slag gaan met groener, duurzamer wonen en schoner rijden. Het is dus niet alleen maar kommer en kwel, maar ik ben het ook wel eens met mijn collega van de SP dat we steeds moeten kijken of de mensen die aan de kant zitten, waar de lage inkomens zitten, dit ook allemaal mee kunnen maken. Het is dan ook onze opdracht om het klimaatbeleid aantrekkelijk te maken voor iedereen, zodanig dat iedereen dit in het land kan meemaken.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Het is duidelijk, dit kabinet is gegijzeld door de klimaatdrammers van D66. VVD en CDA laten het er helemaal bij hangen. Onhaalbare doelstellingen worden nog verder opgehoogd. En dat gaat gewoon pijn doen ergens. Dan kun je wel zeggen dat het niet in commissie pijn gaat doen of niet bij de automobilist, maar het punt is dat het ons allemaal pijn gaat doen. Het gaat ons welvaart kosten. De bedoelingen zullen ongetwijfeld goed zijn, ook van D66, maar de prijs die we gaan betalen is zeer hoog. Ik voorspel zelfs maatschappelijke onrust, niet alleen bij de boeren maar ook bij de burgers die hun welvaart zien afnemen. De inflatie zal verder omhooggaan. Onze energievoorraad zal kritisch worden, in de zin of we het nog wel redden in de winter. Het is ook de vraag of ons systeem stabiel blijft en of de lagere inkomens ook nog mobiel blijven. Voorlopig zie ik alleen maar een trend richting het afpakken van vrijheid, het afpakken van mobiliteit, het verhogen van de kosten en het vergroten van de bureaucratie. Ik zie daar grote gevaren in. Emigreren is dan misschien nog wel het beste.

De voorzitter:

Dat was iets meer dan een minuut. Dan kijk ik naar de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik hoop ook dat zij enigszins comfort kan geven want ik heb gehoord dat er een tweeminutendebat is aangevraagd. We proberen de druk op de plenaire agenda echt te verminderen. Dat is ook een oproep geweest aan mij als voorzitter. Dus als het lukt, dan hoop ik dat de leden er ook voor openstaan.

Staatssecretaris Heijnen:

Voorzitter. De heer Koerhuis vroeg of ik de petitie over de bedrijfsauto's in ontvangst wil nemen. Die wordt aangeboden aan Financiën. Ik zal kijken of er prijs op wordt gesteld om daar ook bij aanwezig te zijn. Ik hoop in ieder geval dat de heer Koerhuis gerustgesteld is door het feit dat die petitie door Financiën in ontvangst wordt genomen. Verder heeft de heer Koerhuis gevraagd of er ook een beetje coulance zal zijn vanuit de overheid als er problemen blijken te zijn met laadpunten voor auto's en bussen. Op het moment dat het aan ons zou liggen dat het niet kan worden gerealiseerd, zal er natuurlijk naar worden gekeken, maar we zullen wel alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat er geen problemen ontstaan rond de laadpalen en elektrische bussen. Over de ladder van het laden wordt een tweeminutendebat aangevraagd. Dat is natuurlijk jammer en is wat het ministerie betreft ook niet nodig, omdat de ladder van het laden houvast moet bieden maar niet moet belemmeren. Wellicht dat ik er nog een keer een toelichting op kan geven maar het staat uiteraard de heer Koerhuis vrij om er wel een tweeminutendebat over aan te vragen.

De voorzitter:

Misschien kunt u heel kort toelichten waarom u vindt dat er een tweeminutendebat over dit onderwerp moet komen, meneer Koerhuis.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik vraag me dan af hoe de Minister op mijn interruptie reageert. We plaatsen nu zo'n 40.000 laadpunten per jaar en volgens de eigen doelstelling van het kabinet moeten we naar 200.000. De Staatssecretaris zegt dat die ladder dat niet beperkt maar dat doet die volgens mij wel, want je moet eerst de ladder afgaan voordat je laadpunten mag plaatsen. Dus het kabinet blijft zelf ontzettend achter met het plaatsen van laadpunten ...

De **voorzitter**:

Helder. We vragen de Staatssecretaris om hier even op te reageren, want u was de aanvrager van het tweeminutendebat. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er is een combinatie nodig van laadpalen in de publieke ruimte en ... Voorzitter, het is een beetje onrustig in de zaal.

De **voorzitter**:

Ja, dat is vooral aan uw eigen zijde. Maar gaat u verder.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Sorry, namens mijn hardwerkende team.

We moeten die laadpalen halen. We zijn goed op weg. Het is zo dat er een combinatie is van publieke laadpalen en laadpalen in de privéruimtes. Uiteindelijk liggen wij nog steeds op koers binnen onze eigen berekeningen. Wellicht kan ik de heer Koerhuis, ook vanwege de druk op de agenda, toezeggen dat we daar nog een keer een overzicht van geven, zodat we dat tweeminutendebat niet meer voor het zomerreces in de agenda hoeven te proppen. Wellicht dat hem dat geruststelt. Anders kan hij altijd nog een tweeminutendebat aanvragen op een later moment.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik wil de Staatssecretaris daarvoor graag de kans geven. Dat is eigenlijk ook dat groeipad tot 2030 dat ik gevraagd heb. Als zij dat kan sturen, dan ben ik het ermee eens dat we dat tweeminutendebat niet in de agenda hoeven te proppen. Dan kunnen we dat beter in de eerste of tweede week na het reces houden.

De **voorzitter**:

We gaan nog even door, want er zijn ook nog andere leden die een tweeminutendebat wilden aanvragen. Daar gaat de Staatssecretaris op reageren. Dan kunnen we zien of de Staatssecretaris die leden voldoende heeft gerustgesteld. Staatssecretaris, gaat uw gang.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Voorzitter. Dan had de heer Alkaya een vraag over de parkeerprivileges. Hij vroeg waarom wij daar niet mee hebben gewacht. Het gaat hier om een oude wet. Het is nog een afspraak uit het Klimaatakkoord die wij gestand hebben gedaan. Dit was een afspraak die al eerder met de Kamer gemaakt was.

Ik kom dadelijk nog heel even terug op het tweeminutendebat dat verder nog was aangevraagd.

Ik zou graag willen reageren op mevrouw Bouchallikh. Zij geeft aan dat iedereen zich druk maakt over het ov. Natuurlijk ben ik ervan op de hoogte dat iedereen zich daar druk over maakt; ik maak mij er zelf ook druk over. Ik ben volop in gesprek met de sector. Ik werk toe naar een goede oplossing, hoop ik, maar ik vind het wel belangrijk om dat zorgvuldig te doen en volgens bepaalde stappen. Ik heb steeds tegen de sector en ook tegen de Kamer gezegd: in juni gaan we weer met elkaar een nieuw overlegmoment inplannen. Zo heb ik dat ook met Financiën besproken.

Op basis nota bene van de afspraak dat we naar de KiM-cijfers kijken, lijken de prognoses gunstig, maar er zijn oprechte zorgen binnen bepaalde gremia – of dat nou de sector zelf is of lokale bestuurders die dat echt wel kunnen inschatten – dat er wellicht toch wel extra hulp nodig is, gericht op de toekomst, zou ik daar nog één keer extra bij willen zeggen. Dus ik neem echt afstand van de suggestie dat ik niks doe of dat wij niks doen en dat de reiziger zich daardoor wel extra zorgen gaat maken. Dat vind ik ook niet de manier waarop we met elkaar over het algemeen spreken.

Uiteraard mag mevrouw Bouchallikh er wel van uitgaan dat ik op heel korte termijn, zo snel mogelijk, zodra ik met de sector wat meer duidelijkheid kan bieden, bij de Kamer terugkom om te kijken of wij de reiziger, maar ook de ov-bedrijven, duidelijkheid kunnen bieden over wat er uit dat overleg is gekomen.

Mevrouw Van Ginneken zei: zet nou een team duurzaam op. Kijk, er zitten hier naast mij een heleboel mensen die keihard werken om een heel mooie duurzaamheidsagenda in elkaar te draaien op het gebied van duurzame mobiliteit. Ik merk veel dingen op bij dit team, maar geen gebrek aan ambitie. Ik voel mij persoonlijk aangesproken als ik de ambities die er binnen dit team zijn, niet genoeg op u kan overbrengen. Ik heb aangegeven dat ik volop in gesprek ben, onder anderen ook met collega Jetten, om gezamenlijk te komen tot een mooie aanpak. Ik denk ook dat het heel erg goed is om samen te kijken wat de impact is van maatregelen die je neemt. Natuurlijk mag mevrouw Van Ginneken ervan uitgaan dat dat pakket er ook komt. Dat er niets gebeurt, is gewoon niet waar. We werken met z'n allen heel erg hard, ook mevrouw Van Ginneken, aan een duurzamer Nederland, ook op het gebied van duurzame mobiliteit. Zeker zij weet wat er allemaal aan goede ontwikkelingen in het land plaatsvindt. Laten we elkaar scherp houden, maar laten we ook de successen vieren en deze niet kleiner maken dan ze zijn.

De voorzitter:

Even heel kort geef ik hierop nog het woord aan mevrouw Van Ginneken, want u had een mogelijk tweeminutendebat in gedachten over de ambities ten aanzien van het duurzaamheidsteam. Gaat u verder, mevrouw Van Ginneken.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

Ik onderstreep helemaal wat de Staatssecretaris zegt, dat er hard gewerkt wordt aan de kant van het departement. Ik begon mijn inbreng ook met het feit dat er allerlei actuele ontwikkelingen zijn, zoals het openen van kolencentrales, die ons dwingen om te kijken of de ambitie niet omhoog kan. Mijn grootste zorg zal ik kort samenvatten. Ik hoor de Staatssecretaris op een aantal punten zeggen: we hebben de klimaatambities van 49%. Dat is op zich prima, want ik verwacht ook wel dat we per saldo als kabinet als geheel goed uit gaan komen. Mijn zorg zit 'm in de benadering van de voetbaltrainer, die op zaterdag amateurs op het veld zet, een voor een allemaal voor 49%, en dan hoopt in de Champions League te kunnen gaan spelen. Daarom wil ik de Staatssecretaris echt uitdagen om meer te doen. Voor mijn gevoel is dat dus nog steeds een reden om een tweeminuten-debat hierover te voeren.

De voorzitter:

Helder. Gaat u verder, Staatssecretaris. U mag hier ook nog wel even op ingaan.

Staatssecretaris Heijnen:

Ik zal de volgende keer nog harder mijn best doen om mevrouw Van Ginneken te overtuigen van de goede agenda die wij met z'n allen proberen uit te rollen. Ik meen geen vraag te hebben gehoord bij de heer

Bontenbal en de heer Madlener. Ik hoorde bij hen wel een heleboel meningen, maar volgens mij geen concrete vragen aan mij. Dan was dit dus mijn beantwoording, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, Staatssecretaris. Dan kijk ik naar aanleiding van mijn oproep als eerste naar de heer Koerhuis. Hij was de aanvrager van het tweeminutendebat. Ik zie dat er nog steeds behoefte is om dat tweeminutendebat te voeren. Heeft u er behoefte aan – en ik ga daar straks de leden ook naar vragen – om dat tweeminutendebat nog voor het reces te voeren?

De heer Koerhuis (VVD):

Nee, juist niet, want ik wil de Minister de kans geven om die brief te sturen over het groeipad van die laadpalen, waar ik eigenlijk al een poosje om vraag. Daarvan wil ik het laten afhangen, of mijn motie voor die ladder er zal komen en hoe die eruit komt te zien.

De voorzitter:

Ik loop u allemaal even langs. U hoeft alleen maar ja of nee te zeggen op de vraag om het voor het reces te doen, want dan inventariseer ik of daar draagvlak voor is. Meneer Alkaya, u zegt ja?

De heer Alkaya (SP):

Ja, voor het zomerreces.

De voorzitter:

Mevrouw Bouchallikh zegt ja en mevrouw Van Ginneken zegt ook ja. Wat zegt de heer Bontenbal?

De heer Bontenbal (CDA):

Ik zou het mooi vinden om in navolging van de commissie-Van der Staaij gewoon eens te kijken of we wellicht überhaupt geen tweeminutendebat nodig hebben.

De voorzitter:

Dat heb ik zojuist geprobeerd te inventariseren, maar dat lukte helaas niet, zoals u heeft gemerkt. Maar zou u dat voor het reces willen, of na het reces?

De heer Bontenbal (CDA):

Liever niet voor het reces; het is al een gekkenhuis.

De voorzitter:

En meneer Madlener? U heeft ook geen behoefte om dat voor het reces te doen, hoor ik. Ik zie dat er een verdeling is die, vanwege de samenstelling, niet tot een meerderheid leidt om het voor of na het reces te doen. Dan zou ik de leden willen voorstellen dat we het gaan vragen aan de plenaire griffie en dat we het aan de plenaire agenda overlaten of het voor of na het reces wordt ingepland.

De heer Koerhuis (VVD):

Ik zie hier toch een meerderheid voor na het reces. Dat zie ik dus, en ik heb het tweeminutendebat aangevraagd. Dus het zal wel gek worden als ik dan gedwongen word om een motie in te dienen omdat de brief van de Staatssecretaris er nog niet is.

De voorzitter:

Meneer Koerhuis, ik snap wat u zegt, maar ik ga hier niet langer over in discussie. Er is een verdeling van drie versus drie; dat is mijn constatering. Ik snap dat u dat heeft gevraagd, maar u kunt er natuurlijk altijd

voor kiezen om die brief af te wachten. Andere leden die er behoefte aan hebben om een motie in te dienen, moeten we dat recht niet ontnemen. Maar nogmaals, mijn conclusie is wel dat we het aan de plenaire griffie overlaten om te bepalen of het voor het zomerreces zou kunnen. Gaat uw gang, meneer Alkaya.

De heer **Alkaya** (SP):

Ik zeg dit niet om een discussie te starten, maar volgens mij gaat dit niet bij meerderheid. Dus als dit zo gaat, dan ga ik mezelf bij de regeling voor werkzaamheden melden om te verzoeken om het toch voor het zomerreces te doen. Want anders is het er niet voor de augustusbesluitvorming.

De **voorzitter**:

Oké. Excuses voor het feit dat het niet bij meerderheid gaat, en uiteraard staat het u vrij om het via een regeling te doen. Maar ik kijk naar de druk van de plenaire agenda. Als u zegt «het heeft te maken met de augustusbesluitvorming», dan kan ik me voorstellen dat u daar behoefte aan heeft. We zullen het met deze opdracht meegeven aan de plenaire griffie.

Dan ga ik door naar de toezeggingen die zijn gedaan tijdens dit debat.

- Om te beginnen wordt de Kamer uiterlijk bij de voorjaarsbesluitvorming van 2023 geïnformeerd over het onderzoek naar de vraag hoe de onrendabele top bij waterstofauto's kan worden weggenomen.
- De tweede toezegging was aan de heer Bontenbal: uiterlijk in oktober ontvangt de Kamer een totaaloverzicht van CO₂-reductiemogelijkheden, uitgesplitst per modaliteit en sector.
- In het najaar wordt aan de Kamer de evaluatie verzonden over de vraag wanneer andere voertuigcategorieën kunnen worden toegevoegd aan zero-emissiezones.
- De vierde toezegging is aan de heer Alkaya: de Kamer wordt geïnformeerd over de risico's van biobrandstoffen in de binnenvaart.
- De vijfde toezegging is aan de heer Bontenbal: de Kamer ontvangt vóór het einde van het jaar een reflectie op de vraag hoe energiedragers het meest zinvol en in welke sector kunnen worden ingezet.
- De zesde toezegging is aan de heer Koerhuis en mevrouw Van Ginneken: de Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over het verschil tussen fijnstof afkomstig van autobanden en treinen.
- De zevende toezegging is: de Kamer ontvangt op zeer korte termijn het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.
- De achtste en laatste toezegging is: de Kamer krijgt een overzicht ten aanzien van de ladder van laden, met andere woorden: of er in lijn met de doelstelling voldoende laadpalen worden geïnstalleerd. Dat is een toezegging aan de heer Koerhuis.

Daarmee komen we aan het einde van dit debat over duurzaam vervoer. Het is exact 18.00 uur. Ik weet niet of dat nou een compliment waard is aan de commissie ...

Staatssecretaris **Heijnen**:

En ook niet aan de voorzitter.

De **voorzitter**:

... en helemaal niet aan mij als voorzitter, zeg ik, want we rekenen normaal gesproken op twintig fracties. Los van het feit dat daar helemaal geen plaats voor was in deze zaal, vind ik dat we een net debat hebben gehouden. Ik dank alle aanwezigen, de ondersteuning, de ondersteuning van de Dienst Verslag en Redactie en de boden natuurlijk, en alle kijkers die hebben meegekeken. Ik wens jullie een fijne avond.

Sluiting 18.01 uur.