

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 januari 2026 overleg gevoerd met de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 29 april 2025 inzake tweemaandelijks rapportage zero-emissiezones en de gevolgen voor ondernemers (Kamerstuk 30175, nr. 475);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 25 april 2025 inzake vierde voortgangsbrief implementatie RED III vervoer (Kamerstuk 32813, nr. 1511);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 11 juli 2025 inzake Rapportage Hernieuwbare Energie voor Vervoer 2024 (Kamerstuk 32813, nr. 1527);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 26 augustus 2025 inzake regionale uitrol laadinfrastructuur (Kamerstuk 31305, nr. 523);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 juli 2025 inzake voortgang deelmobiliteit juni 2025 (Kamerstuk 31305, nr. 522);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 30 juni 2025 inzake tweemaandelijks rapportage zero-emissiezones en de gevolgen voor ondernemers (Kamerstuk 30175, nr. 476);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 september 2025 inzake voortgang duurzaam vervoer (Kamerstuk 31305, nr. 524);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 20 november 2025 inzake rapportage zakelijk en woon-werkverkeer (Kamerstuk 32637, nr. 718);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2025 inzake voortgang deelmobiliteit oktober 2025 (Kamerstuk 31305, nr. 525);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 29 september 2025 inzake tweemaandelijks rapportage zero-emissiezones en de gevolgen voor ondernemers (Kamerstuk 30175, nr. 478);

- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 10 december 2025 inzake vijfde voortgangsbrief implementatie RED III vervoer (Kamerstuk 32813, nr. 1546);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 december 2025 inzake evaluaties SEBA, Convenant SEB en routekaart SEB (Kamerstuk 31305, nr. 527);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 december 2025 inzake vijfde tweemaandelijks monitoringsbrief zero-emissiezones (Kamerstuk 30175, nr. 480);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 19 december 2025 inzake zesde voortgangsbrief implementatie RED III vervoer (Kamerstuk 32813, nr. 1549).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: De Hoop

Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Asten, Goudzwaard, Heutink, De Hoop, Van der Plas, Schutz en Zwinkels,

en de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik heet u van harte welkom bij het commissiedebat Duurzaam vervoer van de commissie Infrastructuur en Waterstaat. Allereerst heet ik de staatssecretaris, de heer Aartsen, van harte welkom bij het debat en natuurlijk ook de leden die aanwezig zijn. Dat zijn de heer Van Asten van D66, de heer Heutink van de PVV, mevrouw Van der Plas van de BoerBurgerBeweging, de heer Schutz van de VVD en de heer Goudzwaard van JA21. Zelf zal ik aan het einde van dit debat spreken namens de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Ik wil de leden voorstellen dat we in eerste instantie vier interrupties aanhouden. We zijn niet met heel veel leden, dus mocht de tijd het toelaten, dan is het mogelijk om daar nog meer interrupties aan toe te voegen -- als u ze niet te lang maakt, zeg ik daar gelijk bij.

Ik geef allereerst het woord aan de heer Van Asten van D66.

De heer Van Asten (D66):

Dank, voorzitter. Nederland staat voor grote opgaven op het gebied van wonen, mobiliteit en leefbaarheid. Deelmobiliteit biedt hier een directe en bewezen oplossing voor. Inmiddels zijn er ruim 40.000 deelvoertuigen actief. Aangezien één deelauto negen tot veertien privéauto's vervangt, betekent dat veel minder verkeersdruk en ruimte voor wonen, groen en schone lucht. Daarmee is het geen bijzaak, maar een volwaardig onderdeel van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Juist daarom is het problematisch dat een heldere wettelijke fiscale definitie van deelmobiliteit nog altijd ontbreekt.

In 2022 nam de Kamer de motie-Van Ginneken aan met het verzoek aan de regering om zo'n definitie te formuleren. Daarover is wel een brief gekomen, maar er is nog steeds geen volledige en handhaafbare definitie. Dat levert problemen op. Denk aan het verschil tussen huren en delen niet goed vast

kunnen vastleggen en onzekerheid over de bijtelling, mrb-vrijstelling en mobiliteitsbudgetten. Kan de staatssecretaris alsnog met een volledige en eenduidige definitie van deelmobiliteit komen die deze fiscale en juridische onzekerheden wegneemt?

Er zijn 21 grootschalige woningbouwlocaties aangewezen: een unieke kans. De ontwikkeling van deze locaties en de inzet op deelmobiliteit zouden onlosmakelijk met elkaar verbonden moeten zijn. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen moet vanaf het begin rekening worden gehouden met actieve mobiliteit en deelmobiliteit. Dat is essentieel voor de leefbaarheid en voor de betaalbaarheid van woningbouw. De huidige handreiking biedt zeker waardevolle inzichten, maar de noodzaak om snel te bouwen vraagt om stevige regie vanuit het Rijk. Hoe gaat de staatssecretaris concreet sturen op de structurele inbedding van deelmobiliteit in deze 21 grootschalige bouwlocaties?

Over activiteit gesproken: elke kilometer die wordt gelopen of gefietst bespaart uitstoot en draagt bij aan gezondheid en leefbaarheid, precies de kern van dit programma. Maar hoe wordt nu specifiek invulling gegeven aan deze pijler? Kan de staatssecretaris ook aangeven hoe dit wordt geborgd bij nieuwbouw en bestaande wijken?

Dan de Europese context. Met steun van Nederland, helaas, zijn de CO₂-doelen voor de automotivesector in de Europese Unie afgezwakt. Dat maakt het bereiken van klimaatneutrale mobiliteit in 2050 lastiger. Welke aanvullende nationale maatregelen neemt de staatssecretaris om dit doel alsnog binnen bereik te houden? Hoe gaat hij elektrisch rijden verder stimuleren, ondanks de afgezwakte Europese kaders?

Tot slot de laadinfrastructuur. Welke opvattingen heeft de staatssecretaris over bidirectioneel laden? Met welke gerichte maatregelen zou dit kunnen worden opgeschaald om zo het overvolle stroomnet mogelijk te ontlasten?

Tot slot. Gisteren hebben we als commissie een petitie ontvangen, onder andere van Grond voor Verandering. Dan gaat het om de mogelijkheden die gemeentes zouden hebben voor laadstations op plekken waar nu nog tankstations liggen. We zien dat het de grote gemeentes in het land lukt om hierop beleid te voeren, om hierin verandering te brengen tussen nu en tien à vijftien jaar. In veel kleinere gemeentes waarin deze kansen zich ook voordoen, is hiervoor echter simpelweg geen capaciteit. Ziet de staatssecretaris kans om elektrisch rijden voor inwoners én ondernemers beter bereikbaar te maken? Is hij bereid gemeentes actief te steunen op het gebied van laadinfra in relatie tot bestaande tankstations?

Dat was mijn eerste termijn.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage, meneer Van Asten. Ondertussen heet ik ook mevrouw Zwinkels van het CDA van harte welkom bij dit commissiedebat. Ik geef graag het woord aan de heer Heutink namens de PVV-fractie.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Al ruim een jaar worden ondernemers in Nederland gepest met verschrikkelijke zero-emissiezones. Waar zij het eerste halfjaar nog enigszins werden ontzien, is het inrijden van een binnenstad met een goed werkende brandstofbus nu per definitie illegaal. Wie had dat voor mogelijk gehouden? Het is treurig, het is triest, maar het is bovenal keihard boetes incasseren. Ik som even een aantal cijfers op: Den Haag 5.000 boetes, Tilburg 4.000 boetes, Maastricht 2.400 boetes. En mochten er dan nog mensen zijn die denken "dat valt allemaal toch wel mee", dan presenteer ik u Rotterdam. In Rotterdam zijn er sinds 1 juli meer dan 14.000 boetes uitgedeeld aan ondernemers. 14.000! Het zijn ondernemers die gewoon hun boterham willen verdienen. Ziet de staatssecretaris ook dat dit een recept voor een bak ellende is? Graag een reactie hierop.

Voorzitter. De PVV zegt: schaf die verschrikkelijke milieugevangenissen af. Dat kan gewoon per AMvB. Laat er tot die tijd geen een meer bij komen. Want was het niet het kabinet dat zei dat ondernemers er klaar voor waren? Nou, dat blijkt achteraf de grootste leugen ooit. Ik zal u een verrassing vertellen: dat zijn ze helemaal niet. Het aantal ondernemers dat een ontheffing nodig heeft, loopt nog steeds op. Er worden duizenden dagontheffingen per maand uitgedeeld. Het is de vraag hoeveel bedrijven er door deze ellende failliet zijn gegaan. Graag ontvang ik hierover de cijfers van de staatssecretaris. Concreet: hoeveel bedrijven zijn failliet gegaan, hebben betalingsproblemen of hebben hun werkzaamheden in de binnenstad gestopt omdat zij niet in staat zijn gebleken om een peperdure elektrische bus te betalen?

Voorzitter. Verder wil ik het nog hebben over het schrappen van de CO₂-rapportageverplichtingen voor werkgevers met meer dan 100 medewerkers. Het is goed dat het kabinet de motie van de Kamer gaat uitvoeren, maar er moet me toch echt iets van het hart. Het was een kabinet waar de VVD in zat dat deze regel heeft ingevoerd. Het is een kabinet waar de VVD in zit dat deze regel nu in opdracht van de Kamer weer moet gaan schrappen. Maar om nu te zeggen dat u deze regel als onderdeel van het paradepaardje van uw collega Karremans gaat schrappen in het kader van reduceren van regeldruk, is toch wel echt de grootste borstklopperij die ik ooit heb gezien. Wat een onzin! Als de Kamer er niet was geweest, had u geen vinger uitgestoken om deze regel te schrappen. En dan nu een opdracht van de Kamer claimen als een VVD-overwinning, waar de VVD nota bene campagne mee heeft gevoerd ... In normale mensentaal noemen we dit soort grapjes gewoon hypocriet.

Tot slot wil ik nog aandacht voor het ETS2-systeem. Mijn collega hier rechts naast mij zal er heel erg blij mee zijn, maar wij vinden het verschrikkelijk. Dat is een nieuw systeem waardoor brandstofproducenten CO₂-kosten gaan doorberekenen. Meneer Grinwis van de ChristenUnie was de eerste die de gemiddelde brandstofprijs naar €2,23 heeft laten stijgen, maar er komt straks nog €0,26 bij. Eerst moet de automobilist zich laten uitmelken door het kabinet, vervolgens door de ChristenUnie en alsof dat nog niet erg genoeg is, rooft de Europese Commissie de portemonnee van de automobilist nog verder leeg. Het is natuurlijk de natte droom van links -- dat weten we allemaal -- maar de realiteit is dat niemand straks nog kan tanken. Welke gek gaat in Nederland €2,50 per liter brandstof betalen als je voor bijna de helft minder kunt tanken in Duitsland? Denkt u nou werkelijk dat Nederlanders gekke Henkie zijn? Natuurlijk gaan ze massaal de grens over om te tanken, boodschappen te doen en sigaretten te kopen. Mensen laten zich niet langer kaalplukken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: wat gaat u eraan doen, meneer de staatssecretaris? Of blijft u vooral Nederland zo onaantrekkelijk mogelijk maken?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage, meneer Heutink. Dan geef ik nu graag het woord aan mevrouw Van der Plas van de BoerBurgerBeweging.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ja, ik ga het toch hebben over Schiphol en over wat daar de afgelopen week is gebeurd. Er was totale chaos op Schiphol door het winterweer. Duizenden mensen ...

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, ik onderbreek u heel even. Schiphol staat in principe niet op de agenda van vandaag. Ik sta u toe om even op de actualiteit in te gaan, maar laten we er geen Schipholdebat van maken, zou ik u willen vragen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dit gaat over duurzaam vervoer. Dat heeft te maken met het de-icen en de milieuregels op Schiphol, dus dit is juist dé plek om het hierover te hebben.

De **voorzitter**:

Daar heeft u deels gelijk in. Tegelijkertijd gaan wij er als Kamercommissie over welke stukken we bij een debat betrekken. Als de rest van de commissie het prima vindt en de staatssecretaris er geen bezwaar tegen heeft om antwoord op uw vragen te geven, wil ik het gerust toestaan, maar als Kamer houden we vaak vast aan het bespreken van de stukken die geagendeerd zijn. U heeft er ook gelijk in dat het betrokken kan worden bij duurzaam vervoer, maar laten we er in ieder geval niet een groot luchtvaartdebat van maken, zou ik u willen vragen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Wat u nu zegt, is gewoon onzin, met alle respect. Kamerleden gaan over hun eigen woorden en over hun eigen inbreng. Wij zijn gekozen volksvertegenwoordigers en wij kunnen hier praten waarover we willen. Ik kan mijn eigen onderwerpen en mijn eigen woorden kiezen. Zolang dat allemaal binnen de lijnen van het fatsoen blijft, mag dat gewoon. Deze commissie hoeft mij dus helemaal geen toestemming te geven om het over Schiphol te hebben, dus ik ga graag verder.

De **voorzitter**:

Afrondend. Het debat gaat over duurzaam vervoer en u heeft in principe de ruimte om de luchtvaart daaraan te koppelen. Tegelijkertijd is het wel zo dat we aparte luchtvaartdebatten hebben en dat we dit onderwerp niet geagendeerd hebben voor dit debat. Ik sta het u toe, zoals ik al heb aangegeven, maar ik vraag u om het enigszins beperkt te houden, zodat we er niet een groot luchtvaartdebat van maken. Dat is de vraag die ik aan u stel. Dan geef ik u nu het woord.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Voorzitter, ik ga gewoon zeggen wat ik wil zolang als ik wil. Als ik daarvoor al mijn minuten wil gebruiken, ga ik dat doen. Ik ga dus verder. Ik wil nog even het beeld schetsen ...

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Zwinkels een vraag of een punt van orde heeft. We wachten even tot de vergaderbel voor de start van de plenaire vergadering is afgelopen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan naar mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank, voorzitter. Misschien heeft de bel ons nog wat geholpen. Ik heb inderdaad een punt van orde. Ik wil u als voorzitter toch even bijvallen. Gelet op de agenda van vandaag, voor dit debat, zou ik het ook fijn vinden om bij de orde van dit debat te blijven. Mevrouw Van der Plas gaat inderdaad over haar eigen inbreng, maar zij heeft gisteren bij de regeling van werkzaamheden voorgesteld om een separaat debat over Schiphol te voeren. Daarop is een reactie gekomen van verschillende partijen, waaronder de onze, om het bij het begrotingsdebat van volgende week te betrekken. Het staat haar vrij om het er ook vandaag over te hebben, maar ik zou haar willen aanmoedigen om een deel van haar inbreng te bewaren voor volgende week, zodat we het er dan ook onderling over kunnen hebben. Dan kunnen we het vandaag hebben over de punten die voor vandaag op de agenda staan.

De **voorzitter**:

Ja. Ik snap het punt en ik wil zo ook gerust de heer Heutink het woord geven. Een van de redenen waarom ik dit aangaf, is dat we hier niet zitten met de minister, maar met de staatssecretaris van Infrastructuur. De staatssecretaris gaat niet over luchtvaart, waardoor ik als voorzitter dacht: misschien is het toch niet verstandig om hier een breed luchtvaartdebat van te maken. Mevrouw Van der Plas heeft aangegeven dat ze het hier wel bij wil betrekken. In principe mag dat ook bij het commissiedebat Duurzaam vervoer, ook al hebben we daarvoor geen stukken geagendeerd. Daar heeft zij gelijk in. Ik heb haar als voorzitter inmiddels die permissie ook al gegeven. Ik zie dat de heer Heutink er nog iets over wil zeggen. Mevrouw Van der Plas heeft de discussie gehoord. Ik acht haar ertoe in staat om die ook mee te nemen in haar bijdrage; dat komt vast goed. Ik geef de heer Heutink nog kort het woord en daarna geef ik het woord aan mevrouw Van der Plas om met haar bijdrage te starten.

De heer **Heutink** (PVV):

In alle jaren dat ik in de Kamer zit, heb ik nog niet eerder meegemaakt dat we een gesprek voeren over het idee dat een Kamerlid niet mag bepalen welke stukken hij of zij wil agenderen in een commissiedebat. In een procedurevergadering stellen wij vast welke stukken aanhangig worden

gemaakt bij een commissiedebat, maar het staat een Kamerlid vrij om te bepalen welke stukken hij of zij al dan niet in een commissievergadering wil agenderen. Het kabinet spreekt met één mond. De staatssecretaris is volgens mij ervaren genoeg om dat te kunnen. Vliegen is onderdeel van duurzame mobiliteit, wat u daar dan ook van vindt. Ik vind het dus niet oké dat we hier an sich een discussie over hebben. Dat wil ik hier toch gezegd hebben, want als dat de mores van deze commissie worden, hebben we echt nog wel iets om -- hoe zeg je dat? -- met elkaar over te stoeien de komende weken.

De voorzitter:

Eigenlijk wil ik dat niet doen. We hebben al geconcludeerd dat mevrouw Van der Plas het over luchtvaart mag hebben. Ik heb dat ook aangegeven. Daarnaast heb ik ook gezegd dat het wel gebruikelijk is dat we met elkaar de stukken agenderen voor een debat. Daarnaast hebben leden inderdaad de ruimte om het debat breder te trekken. Volgens mij was dat al geconcludeerd, dus wat mij betreft was het niet nodig geweest om hier opnieuw discussie over te voeren. Afijn, wat mij betreft beginnen we nu met de bijdrage van mevrouw Van der Plas.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel. Ik vind het wel fijn dat de totale chaos op Schiphol nu al zo veel aandacht heeft gekregen in de eerste minuut van dit debat.

Voorzitter. Reizigers strandden op Schiphol. Hotels waren overvol. Een woordvoerder zei doodleuk dat mensen maar beter naar huis konden gaan, terwijl de treinen amper reden. Er was namelijk ook nog een IT-storing bij ProRail. En als je geen visum had en het vliegveld niet mocht verlaten, wat moest je dan? Dan moest je soms meerdere dagen met honderden anderen op een klapbedje slapen. Veel mensen konden gewoon nergens naartoe. Schiphol was een opvanglocatie geworden in plaats van een fatsoenlijke luchthaven. We zijn het lachertje van de wereld geworden.

Schiphol heeft het weer niet in de hand, maar wel hoe het ermee omgaat. Dit soort winterweer komt eens in de vijf tot tien jaar voor. BBB begrijpt dat je van een luchthaven die is ingericht op milde winters niet kunt verwachten structureel voorbereid te zijn op winters zoals we die in Scandinavië kennen. Maar zelden hebben we gezien dat het zo uit de hand gelopen is als nu. Waarom zijn we eigenlijk wel bezig met het maken van beleid rondom uitzonderlijke weersomstandigheden, zoals overvloedige regenval en extreme hitte, maar zijn we niet bezig met uitzonderlijke winterse omstandigheden? Want ook winters weer heeft, zoals we allemaal gezien hebben, de potentie om ons land helemaal lam te leggen, als we daar niet goed op zijn voorbereid.

De afgelopen dagen waren er nergens ter wereld zo veel vertragingen en annuleringen als hier. Dan gaat er gewoon structureel iets fout. Waar was de directie van Schiphol? Waarom is er tijdens de sneeuwchaos op Schiphol zelfs voor gekozen om schaarse de-icingcapaciteit in te zetten voor buitenlandse concurrenten, terwijl eigen KLM-vrachttoestellen aan de grond bleven? Het ultieme pijnpunt van deze ellende is het feit dat Schiphol pakweg tien jaar terug heeft besloten maar één de-icinglocatie te behouden, bij één startbaan, waardoor vliegtuigen eerst kilometers rondjes moeten rijden -- over duurzaam gesproken -- voordat ze de-iced kunnen worden.

Ik heb een aantal vragen. Welke draaiboeken liggen er vandaag de dag klaar vanuit zowel Schiphol als KLM? Is dat in het geval van KLM nog steeds de zogenoemde Icemanprocedure? Waarom is deze nu niet uitgevoerd? Acht de staatssecretaris het na de totale chaos van afgelopen week wenselijk dat er op Schiphol maar één centrale de-icinglocatie is, in plaats van dat dit bij de startbanen zelf gebeurt, zoals bij veel andere vliegvelden het geval is? Is er vanuit de overheid een wettelijke regel waardoor Schiphol niet meer de-icinglocaties kan openen? Of is het echt een regel die Schiphol zichzelf heeft opgelegd? Kan de staatssecretaris uitleggen hoe het mogelijk is dat bij KLM het einde van de voorraad de-icing glycol in zicht kwam, terwijl dit een lang houdbaar en voorspelbaar noodzakelijk middel is bij winterweer? Vindt de staatssecretaris het terecht dat buitenlandse concurrenten voorrang kregen? Kan de staatssecretaris aangeven of KLM en Schiphol werken met strategische reserves en seizoensbuffers voor de-icingmiddelen? En zo ja, hoe groot zijn die? Op basis van welke risicoanalyse zijn die vastgesteld? Als die reserves er niet of onvoldoende zijn, vindt de staatssecretaris dit dan aanvaardbaar, gezien de grote maatschappelijke gevolgen voor reizigers en het totale vervoerssysteem?

De weermodellen gaven al twee weken van tevoren aan dat er een uitzonderlijke situatie met sneeuw en ijs op komst was in Nederland. Waarom maken we wel beleid op andere modellen? Het hele beleid in Nederland is namelijk gebaseerd op allerlei modellen, maar niet op deze modellen. Zijn de voorspellingen voldoende serieus genomen? Zo nee, waarom niet? Dat wat betreft Schiphol.

Dan de klimaatneutrale mobiliteit.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas, u heeft op het vorige punt een interruptie van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

De minister van Luchtvaart is een BBB-minister, dus ik ben heel erg benieuwd of mevrouw Van der Plas al met hem heeft gesproken.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Jazeker.

De **voorzitter**:

Dat is een kort antwoord. Zo ziet u dat een kort antwoord af en toe veel krachtiger is dan een lang antwoord. Mevrouw Van der Plas, vervolgt u uw betoog. U heeft nog 22 seconden, trouwens.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

O, dat wordt lastig. Dan houd ik het hier even bij. Ik moet straks even weg, maar als ik terugkom, kan ik dit misschien in de tweede termijn doen.

Dan wil ik mijn 22 seconden afsluiten door steun te geven aan de woorden van de heer Heutink, met name die over de accijnzen op benzine. We hebben gisteren weer gezien dat Nederland massaal de grens overgaat om te tanken. Ook op die manier maken wij Nederland helemaal kapot, niet alleen voor de ondernemers maar ook voor de gewone burger die de tankstationprijs niet meer kan betalen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage, mevrouw Van der Plas. We hebben net het Reglement van Orde er even bij gepakt. Wij als Kamercommissie besluiten om over een onderwerp een debat te houden. Leden worden in principe geacht om zich aan dat onderwerp te houden. Dit zat wel op het randje, zeg ik in alle eerlijkheid tegen mevrouw Van der Plas, want we hebben al een luchtvaartcommissiedebat. Er is toch enigszins van afgeweken. We hebben het nu toegestaan, maar voor het vervolg wil ik de leden toch vragen om terughoudend te zijn in het breder trekken van het debat. Ik geef nu het woord aan de heer Schutz van de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De VVD onderschrijft de noodzaak van verduurzaming van vervoer. Tegelijkertijd kan deze transitie alleen slagen als zij realistisch,

uitvoerbaar en economisch verantwoord is. Geen onnodige complexiteit, ongelijk speelveld of schade voor ondernemers en vitale sectoren, alstublieft.

Op het dossier RED III is vooruitgang geboekt, maar ondanks mijn bijdrage tijdens het tweeminutendebat Maritiem blijft er sprake van een ongelijk speelveld in Europa, met name ten opzichte van België. Daarvoor zijn maatregelen genomen door de staatssecretaris. In hoeverre adresseren de door de staatssecretaris aangekondigde mitigerende maatregelen deze ongelijkheid daadwerkelijk? Doen ze dat volledig? Vanuit de binnenvaart hoor ik van niet. In de tweede termijn zal ik dat nader duiden. Voorkomen deze maatregelen echt dat koplopers worden afgeremd door extra nationale complexiteit? Hoe loopt het met Duitsland? In het kader van de aangekondigde voortgangsbrief over toezeggingen en moties rond massabalanssystematiek vraag ik de staatssecretaris of in die toegezegde brief ook expliciet ingegaan kan worden op hoe het gelijke speelveld wordt geborgd zonder nationale koppen en op sectorale issues met genomen RED III-maatregelen. Om de verduurzaming van de transportsector haalbaar en betaalbaar te houden is een multi-fuel approach nodig. Neem dat alstublieft mee in de nadere toelichting over RED III en massabalans.

Nederland hanteert naar verluidt tot op heden ook een van de EU-Commissaris afwijkende filosofie als het gaat om duurzame luchtvaartbrandstof, SAF. Ook daarover ga ik in de tweede termijn verder.

Dan ZE-zones. De staatssecretaris rapporteert dat de invoering van zero-emissiezones tot nu toe redelijk soepel verloopt. Slechts een klein deel van de ontheffingsaanvragen wordt afgewezen. In de voortgangsrapportage van 13 juni wordt gerept over signalen van MKB-Nederland en ONL over knelpunten rond ontheffingen, uniforme regelgeving en laadinfrastructuur. Daar wordt verder niet op ingegaan. Kan de staatssecretaris toelichten welke oplossingen of aanbevelingen deze organisaties hebben aangedragen en wat daarmee is gedaan? Ook zouden ondernemers hun activiteiten verleggen naar gebieden buiten zero-emissiezones vanwege versnipperde en knellende regels, zo horen wij. Herkent de staatssecretaris dit? Deelt hij de observatie dat eventuele marktverlegging niet leidt tot verduurzaming, maar enkel tot verplaatsing? Doemt op termijn eventueel uitval van het aanbod op in ZE-zones? Is de staatssecretaris bereid dit te valideren en de tweemaandelijksse rapportages aan te vullen met signalen van koepelorganisaties en vanuit de zero-emissiezones zelf?

De voorzitter:

U heeft interrupties op dit punt, meneer Schutz. Allereerst zag ik de heer Heutink en daarna mevrouw Van der Plas. Meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoor de VVD zeggen dat de transitie naar duurzaam vervoer realistisch, uitvoerbaar en betaalbaar moet zijn. Nou ja, als we iets kunnen concluderen over de zero-emissiezones, is dat ze dat alle drie niet zijn. Sterker nog, meneer Schutz geeft net ook aan dat bedrijven het niet trekken, dat bedrijven de binnenstad gaan mijden en dat het dus voor grote problemen gaat zorgen. Nou liep de VVD twee jaar geleden met mij en de PVV voorop om die zero-emissiezones tegen te houden. Inmiddels hebben ze zich daarbij neergelegd en laten ze het allemaal gebeuren. Mijn vraag is: gaat meneer Schutz nu samen met de PVV zorgen dat die zero-emissiezones er niet gaan komen of dat er in ieder geval niet meer komen en dat we ze zo veel mogelijk gaan afschaffen of blijft het bij cijfertjes opnemen in een rapportage en moeten de ondernemers het vervolgens maar uitzoeken? Ik hoor het graag van de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

De heer Heutink spreekt steeds in uitroepetekens. Ik begin maar bij de vraagtekens en dan zien we daarna wel. Ik wil het graag valideren en op basis van die validatie ... Wij horen geluiden, maar het gaat er wel om dat we het totale plaatje hebben. Daar wil ik eventueel naar handelen, maar niet op basis van deze vragen met een uitroepteken.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, uw derde interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

De heer Schutz kan het bagatelliseren tot hij een ons weegt, maar het zijn wel ondernemers die hier last van hebben. Het zijn mensen die hun boterham moeten verdienen. Tegen de VVD zeg ik: Den Haag 5.000 boetes, Rotterdam 14.000 boetes. Er zijn al tienduizenden ontheffingen uitgegeven. We hebben ondernemers die vertrekken. We zien zelfs het aantal faillissementen stijgen. De cijfers zijn duidelijk. De ondernemers zijn er niet klaar voor. En dan kunnen we aan de staatssecretaris vragen om die cijfers die we al hebben nog een keer opnieuw te laten valideren, maar we hebben ze en de VVD vertikt het dus blijkbaar om nu maatregelen te nemen om voor die ondernemers te gaan staan en te zorgen dat die ondernemers hun ding kunnen doen, en dat is ondernemen. Ik verwacht ook van de VVD -- ik hoop dat ze daar nu in meegaan -- dat ze pal gaan staan voor die ondernemers en gaan zeggen: we moeten die zero-emissiezones afschaffen.

De **voorzitter**:

Gaat u nog een vraag stellen, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (PVV):

Daar was ik mee bezig, voorzitter. Dus als u mij mijn gang wilt laten gaan, dan zou dat fijn zijn.

De **voorzitter**:

U bent al een minuut aan het woord. Vandaar dat het wel richting een vraag mocht gaan. Dat gezegd hebbende, de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, hetzelfde antwoord. Grappig. De PVV vraagt de VVD om pal voor ondernemers te gaan staan. Dat doen wij altijd. Alleen doen wij dat wel in de juiste volgorde. We beginnen niet eerst met roepen en om dan te gaan vragen naar de omstandigheden. Wij horen geluiden. Die laat ik valideren en op basis van de antwoorden en wat daarna komt, gaan we verder.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik wil hier nog wel even op doorgaan. De VVD profileert zich als dé ondernemerspartij, dé partij die minder regels wil, dé partij voor een sterke economie. Het is "ondernemers, ondernemers, ondernemers, ondernemers", met name in de verkiezingscampagne. Aan de andere kant is het ook een partij die allerlei rare klimaatmaatregelen wil nemen, die juist de ondernemers treffen. Ik wil het volgende aan de heer Schutz vragen. De heer Heutink heeft net een aantal cijfers opgenoemd over het aantal boetes dat wordt uitgedeeld. De heer Schutz kan zeggen: het gaat op zich best wel goed met die zero-emissiezones, want er worden bijna geen ontheffingen afgewezen. Maar dan zou ik zeggen: ammehoela, er worden wel ik weet niet hoeveel duizenden boetes uitgedeeld aan ondernemers die daar gewoon hun werk willen doen. Wat vindt de heer Schutz van het hoge aantal boetes dat de heer Heutink heeft opgenoemd? Dat zijn waarschijnlijk nog niet eens de meest actuele cijfers.

De heer **Schutz** (VVD):

Nou, die zorgen delen we ook wel met elkaar. Boetes horen daar zeker ook bij. Geef dat totale beeld maar. Het punt dat ik naar voren breng, is juist dat we de kwaliteit van ZE-zones helemaal niet alleen maar moeten beoordelen aan de hand van de hoeveelheid aanvragen die is afgewezen, zoals in dat

rapport staat. Vandaar dat ik ook vraag: klopt het beeld dat wij krijgen van ondernemers? Want ja, wij spreken ze ook. Zij geven aan dat ze hun activiteiten verleggen en die ZE-zones niet meer in gaan. Er zijn kennelijk ook ondernemers die dat wel doen, zelfs in groten getale, als die cijfers kloppen, en ik heb geen enkele reden om daaraan te twijfelen. Betrek dat daarbij, maar laten we een discussie voeren en uiteindelijk handelen naar aanleiding van de validatie van dat geheel. Meer vraag ik niet. Op zich ben ik het niet wezenlijk met u oneens. Ik vind alleen dat we niet hier moeten gaan roepen en dan straks gas moeten terugnemen. Het totale beeld maakt of wij goed omgaan met ZE-zones of niet. Ik denk dat daar zorgen over zijn. Die deel ik. Maar ik doe het eerst nog even met een vraagteken en niet met de uitroepetekens van de heer Heutink.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Goudzwaard van JA21. Hij heeft ook een interruptie voor u. Excuus, mevrouw Van der Plas heeft een vervolgvraag.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Nee, ik wilde daar nog even een vervolg aan geven. Als we de VVD mogen geloven, met name in de verkiezingscampagnes, is het ondernemers voor en ondernemers na. Na de campagne is dat altijd weer heel anders, want dan worden ondernemers juist weer getroffen door de regels die ook door de VVD worden gesteund. Die zero-emissiezones vind ik gewoon totale onzin, sorry. Daar gaan we de wereld echt niet mee redden. Daar gaan we echt niet die 0,00036 graden van de heer Jetten mee halen. Maar de ondernemers gaan daar wel aan kapot. Mijn concrete vraag aan de VVD, en die stel ik via de heer Schutz, is: moeten die zero-emissiezones niet compleet worden afgeschaft? Er wordt al zo veel gedaan op het gebied van duurzaamheid. Dan is zo'n zero-emissiezone, waardoor de loodgieter, elektricien of zonnepanelenlegger niet eens meer in de stad kan komen, toch gewoon complete waanzin?

De heer **Schutz** (VVD):

Ik weet niet wat complete waanzin is. Gisteren hebben we hier een technische briefing gehad waarbij is aangegeven namens het PBL dat we de doelen niet halen. Ook zero-emissiezones kunnen wel degelijk een nuttige bijdrage leveren. Ik begon deze bijdrage door te zeggen dat de VVD de noodzaak van verduurzaming van vervoer onderschrijft. Tegelijkertijd kan deze transitie alleen slagen als het realistisch, uitvoerbaar en economisch verantwoord is. Mevrouw Van der Plas moet mij dus geen woorden in de mond leggen over wat er in haar ogen in verkiezingstijd is gezegd en wat we

in haar ogen daarna niet doen. Ik zou daar ook bij haar partij op terug kunnen komen, maar ik vind dat dat niet batig is voor de discussie die we met elkaar hebben over duurzaam vervoer. Maar dat is het perspectief van de VVD. In dit stadium stellen wij vragen met vraagtekens en nog niet met uitroeptekens.

De **voorzitter**:

Dan gaan we nu wel naar de heer Goudzwaard van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Ik heb nog een korte vraag aan de heer Schutz. Als ik dit zo hoor, liggen we niet heel ver uit elkaar. Ik hoor de VVD zeggen: wij hechten veel waarde aan een level playing field. Als blijkt dat deze zero-emissiezones zorgen voor een verstoring voor de Nederlandse ondernemers ten opzichte van concurrenten, bijvoorbeeld in grensregio's, kan ik uit de woorden van de heer Schutz halen dat hij voornemens is om op relatief korte termijn te gaan kijken: hoe kunnen we dit bijstellen, want het schiet zijn doel voorbij. Zie ik dat goed? Zou u dat kunnen bevestigen voor mij?

De heer **Schutz** (VVD):

Aan beide zijden van deze vergadertafel word ik verlokt om uitspraken te doen voor na de eventuele validatie. Ik zeg hier, ook tegen de heer Goudzwaard, dat ik de signalen serieus neem: de boetes waar de heer Heutink het over had, de signalen die mevrouw Van der Plas noemde en ook de vraag van de heer Goudzwaard. Maar ik wil eerst het totale beeld hebben. Kloppen die beelden? Ik heb het net ook gehad over het verleggen van ondernemersactiviteiten in de zin dat ondernemers niet meer de ZE-zones ingaan en dat dat eventueel zou kunnen leiden tot uitval van het aanbod. Dat zijn serieuze zaken waar we naar zullen moeten kijken. Maar om nou op voorhand al aan te geven wat ik straks voornemens zou zijn te gaan doen, terwijl ik de antwoorden van de staatssecretaris nog helemaal niet heb gekregen ... Ik snap dat het me gevraagd wordt, maar in dat kader vind ik dat het past in goed bestuur om als je de vraag stelt met een vraagteken, toch eerst even te luisteren naar de antwoorden. Dan hebben we het er te zijner tijd over.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink, uw laatste interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Het zou de VVD sieren als ze ook richting ondernemers met uitroeptekens zou gaan spreken, want het zijn geen signalen. Het zijn gewoon kale cijfers. We hebben de boetes. We hebben de ontheffingen. Elke ontheffing geldt voor een ondernemer die er gewoon niet klaar voor is. Het zijn keiharde cijfers. Mijn vraag is dus: wat heeft de VVD nog meer nodig om in te zien dat al deze cijfers de facto een ramp voor ondernemers zijn? Wat heeft de VVD nu werkelijk nog meer nodig van de staatssecretaris dan de keiharde cijfers die wij net in onze bijdrage hebben opgelezen, zodat de VVD, ook naar al die ondernemers, ook met uitroeptekens gaat spreken?

De heer **Schutz** (VVD):

De validatie.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Schutz** (VVD):

In dat kader: de Rijksoverheid dient ook zelf het goede voorbeeld te geven. Hoe verhoudt de recente aanschaf van 200 fossiel aangedreven pick-ups zich daarmee?

Dan over vitale en gespecialiseerde sectoren. De Vereniging Afvalbedrijven waarschuwt ons voor risico's voor de continuïteit van riolerings- en afvaldiensten. Voor gespecialiseerde voertuigen ontbreken nog veilige en toegestane alternatieven. De productiecapaciteit is beperkt, kosten zijn aanzienlijk hoger en de ADR-wetgeving is nog niet gereed. Uit de gespecialiseerde logistiek, bijvoorbeeld in de entertainmentsector, hoor ik dat elektrische voertuigen vanwege veiligheidsrisico's niet overal mogen komen in ZE-zones. Denk aan monumentale theaters, stadions, tunnels en evenementenhallen. Erkent de staatssecretaris dat vitale en gespecialiseerde sectoren maatwerk nodig hebben zolang volwaardige alternatieven ontbreken? Ziet de staatssecretaris het overleg met bijvoorbeeld de geconditioneerdvervoersector als een bruikbaar format om ook met andere deelsectoren met specifieke omstandigheden samen te werken, juist bij vitale sectoren? En is hij bereid dit format breder toe te passen?

Ook watersportondernemers zien versnipperd beleid. Sommige gemeentes weren fossiel aangedreven pleziervaartuigen met korte overgangstermijnen, terwijl voldoende laadinfrastructuur ontbreekt door netcongestie. Is de staatssecretaris bereid deze sector actief te betrekken met realistische

alternatieven? Herkent hij de signalen van bereikbaarheidsissues en omzetsderving bij jachthavens?

Dan de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

De **voorzitter**:

Rondt u af, meneer Schutz? U bent door uw tijd heen.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja. Hoe gaat de staatssecretaris middelgrote logistieke bedrijven concreet helpen nu netcongestie hen belemmert? Worden mogelijkheden voor een ruimere of langere ontheffing overwogen? Ten aanzien van prijstransparantie: hoe beoordeelt de ACM momenteel de mate van transparantie bij laadinfrastructuur?

De **voorzitter**:

Meneer Schutz, excuus, maar dit is echt de laatste vraag. U bent 30 seconden over uw tijd heen. We moeten ons met elkaar wel aan de tijd houden.

De heer **Schutz** (VVD):

Ik wilde alleen nog even vragen hoe het staat met de AanZET-regeling.

Dat is het.

De **voorzitter**:

Helder. Dat is doorgekomen. Dan is het woord aan de heer Goudzwaard van de fractie van JA21.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Dank u wel, voorzitter. Verduurzaming in samenwerking met ondernemers kan verstandig en haalbaar zijn, maar helaas zien we vaak het tegenovergestelde. Afgelopen weekend sprak ik een autodealer die een onaangename brief van de RDW ontving, voortvloeiend uit de Wet vrachtwagenheffing, een wet waar JA21 altijd tegenstander van is geweest. Deze ondernemer gebruikt meerdere grote bestelauto's zoals Mercedes Sprinters, aannemersbussen, autotransporters, de gewone werkauto's die

overal in Nederland rijden. Deze voertuigen zijn technisch sterk, maar bewust en volledig legaal teruggekeurd tot onder de 3.500 kilo, juist om binnen de wet te blijven en niet als vrachtwagen behandeld te worden. Nu wordt gezegd dat dat vanaf juli dit jaar ineens niet meer telt. Diezelfde bestelauto wordt dan als vrachtwagen aangemerkt. Een ondernemer die zo'n bestelauto pakweg 40.000 kilometer per jaar gebruikt, wat op zich niet heel veel is, ziet zijn kosten echt exploderen. De vaste wegebelaasting verdwijnt namelijk en de rekening stijgt van circa €1.000 per jaar naar €4.000 per jaar. Dat is een kostenstijging van 400% voor exact dezelfde bestelauto en voor exact hetzelfde werk.

Een groot deel van het geld dat die heffing opbrengt, gaat naar subsidies voor duurzaam vervoer. We proberen af te kicken van benzine en krijgen daar een kobaltverslaving voor terug, want elektrisch rijden is weliswaar niet fossiel rijden qua uitlaat, maar zolang accu's niet volledig circulair zijn, blijven we afhankelijk van eindige delfstoffen zoals kobalt. Dat allemaal gezegd hebbende: elektrische bestelauto's zijn op dit moment gewoon extreem duur en zwaar, hebben weinig laadvermogen en hebben een beperkt bereik. Voor veel ondernemers is er simpelweg geen realistisch alternatief. Kan de staatssecretaris bevestigen dat de Wet vrachtwagenheffing niet expliciet voorschrijft dat legaal tot onder de 3.500 kilo teruggekeurde bestelauto's alsnog als vrachtwagen moeten worden behandeld? En acht hij het proportioneel dat exact diezelfde bestelauto bij exact hetzelfde gebruik nu opeens wordt geconfronteerd met een lastenstijging van 400%?

Dan nog even over die controversiële zero-emissiezones. Wie heeft die hier niet genoemd? Wat blijkt? Klanten mijden winkels in deze zones en ondernemers, mkb'ers, hebben wederom het nakijken. Uit de Monitor Lichte Bedrijfswagens uit 2025 blijkt namelijk, na een rondgang onder 620 bedrijven, dat minder dan de helft van de ondernemers overweegt om een emissieloze bedrijfswagen aan te schaffen om te voldoen aan die duurzaamheidseisen in deze zones. We hebben het dan over een daling van 10% ten opzichte van twee jaar eerder. Mijn vraag aan de staatssecretaris is waarom Nederland kiest voor een grootschalige invoering van zero-emissiezones, terwijl andere landen, zoals Duitsland, België, Frankrijk en Spanje, veel terughoudender zijn en zich beperken tot pilots. Hoe voorkomt de staatssecretaris dat Nederlandse ondernemers hiermee op achterstand worden gezet ten opzichte van hun Europese collega's? De staatssecretaris onderkent toch ook het belang van een level playing field?

Dan nog iets over mestvergisting; dat is een hele andere afslag, maar ik noem het toch. JA21 ziet kansen in gerichte opschaling van mestvergisting als onderdeel van een realistische energieaanpak. Mestvergisting vermindert namelijk methaanemissies in de landbouw en levert tegelijkertijd hernieuwbare energie op. Door dat expliciet te koppelen aan de brandstoftransitieverplichting ontstaat volgens ons een logische verbinding tussen landbouwbeleid en de verduurzaming van onze mobiliteit. Dat levert aantoonbare milieuwinst op zónder het verdienvermogen van boeren of

transporteurs verder onder druk te zetten. Is de staatssecretaris dan ook bereid om biomethaan uit mestvergisting expliciet te erkennen als volwaardige bijdrage aan de verduurzaming van de transportsector binnen het bestaande verplichtingenkader?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage. Het woord is aan mevrouw Zwinkels, die spreekt namens het CDA. Ik vraag de heer Goudzwaard of hij zijn microfoon nog even uit wil zetten. Dan kan ook de kijker thuis mevrouw Zwinkels zien als zij spreekt. Het woord is aan haar.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met zeggen dat we iedereen aanmoedigen om te kiezen voor de duurzaamste vorm van mobiliteit, namelijk lopen en fietsen. Het liefst betreft het dan fietsen zonder accu, maar elektrisch fietsen biedt natuurlijk ook nieuwe mogelijkheden. Zo lees ik terug dat meer mensen op deze manier het treinstation weten te bereiken. Dat gaat de goede kant op.

Voor het CDA staat voorop dat we door willen gaan met het stimuleren van duurzaam vervoer en het ondersteunen van burgers en ondernemers om deze overstap te maken. De ontwikkeling van elektrisch rijden is al jaren geleden ingezet. Vele innovaties, samenwerking en opschaling hebben plaatsgevonden, maar we zijn er nog niet. Het gaat niet alleen om de koplopers; we willen ook de massa, de middengroep meekrijgen. Dat vraagt de komende periode om nieuwe inspanningen maar vooral ook om een betrouwbare overheid die doorzet en niet terugkomt op de ingezette koers.

Ook willen wij knelpunten in de praktijk helpen oplossen. In onze ogen kan elektrisch vervoer onderdeel zijn van de oplossing, bijvoorbeeld als je kijkt naar netcongestie. Netbewust en zelfs bidirectioneel laden doen hun intrede. Zo was ik afgelopen vrijdag in Utrecht op werkbezoek bij We Drive Solar en MyWheels, waar ze laten zien dat dat werkt. Een vraag aan het kabinet: kan het kabinet toezeggen op korte termijn met een oplossing te komen voor het probleem van een dubbele energiebelasting? Vraagcreatie naar volledig elektrische auto's, het liefst van Europese makelij, is goed. Echter, we zien ook nog veel elektrische leaseauto's na enige tijd naar het buitenland vertrekken, terwijl we juist ook een goede tweedehandsmarkt willen creëren, zodat het aanbod van betaalbare auto's voor particulieren toeneemt. Deelt het kabinet deze wens en kan het toezeggen om hiervoor met een aantal oplossingsrichtingen te komen en de Kamer daarover te informeren?

Elektrische deelauto's kunnen, zeker ook in steden, bijdragen aan de leefbaarheid. Wij zouden graag woningcorporaties in staat willen stellen om dit aan bewoners aan te bieden, als een dienst van algemeen economisch belang. Vanuit de sector klinkt een duidelijke oproep voor heldere juridische definities voor zulke deelmodaliteiten. Voor ons is de opdracht om die te bieden. Gaat dit kabinet daar een voorstel voor doen?

De overstap naar elektrisch rijden brengt ook uitdagingen met zich mee wat betreft de beschikbaarheid en leeftijden van voertuigen en de uitbreiding van de laadinfrastructuur. Met betrekking tot dat laatste vraag ik graag aandacht voor twee zaken, namelijk de verzorgingsplaatsen en de vve's. Is het plan Stopcontact op Land gereed, waarbij een eerlijke, toegankelijke markt ontstaat voor snelladers, met als uitgangspunt dat de verkeersveiligheid geborgd is? En ten aanzien van de laadpalen bij vve's: wanneer kunnen we het wetsvoorstel rondom de notificatieregeling verwachten en per wanneer treedt die dan ook in werking?

Dan ten aanzien van de zero-emissiezones. Wat ons betreft mogen gemeenten zelf bepalen of ze die instellen. Het CDA is voor landelijke ontheffingen. Die moet je niet overal opnieuw hoeven aanvragen. Dat is gelukkig goed geregeld. Dit jaar zijn er weer versoepelingen gekomen. Wij willen graag van de staatssecretaris weten hoe de handhaving verloopt. Het is belangrijk om te handhaven, maar dat dient ook rechtvaardig te gebeuren.

Het CDA ziet ook graag een administratieve verlichting voor het mkb. De uitzondering ... Ik wacht heel even tot de vergaderbel niet meer gaat, voorzitter.

De uitzondering voor het registreren van zakelijk woon-werkverkeer is daar een goed voorbeeld van. Dat kunnen we wel volgen, onder de voorwaarde dat mkb-bedrijven ook ondersteuning krijgen bij bijvoorbeeld hun fietsplannen. Op die manier kunnen we tegelijkertijd de regeldruk verminderen. Hoe kijkt het kabinet daarnaar?

Tot slot wil ik graag aandacht vragen voor het zwaardere transport, namelijk vrachtwagens, afvalwagens en de binnenvaart. Ook zij willen de stap zetten, maar het staat bij hen nog wat meer in de kinderschoenen. Voertuigen zijn namelijk vaak drie keer zo duur en de afschrijvingstermijn is langer. Het is mooi dat het kennisprogramma tot 2027 is verlengd. Ik zie ook een noodzaak voor een realistische overgangsregeling voor bijzondere voertuigen in nichesectoren. Zo attendeerde een rioleringsbedrijf mij op een recent aangeschafte kolkenzuiger, met code 19, die een vrijstelling heeft tot 2030, wat veel te kort is. Dertien jaar zou veel realistischer zijn. Kan de staatssecretaris een inventarisatie doen naar die bijzondere voertuigen, inclusief termijnen?

Wij steunen overigens ook op basis van de bijmengverplichting van de RED III de inzet van biobrandstoffen, mits die aan strenge kwaliteitscriteria voldoet.

Het is belangrijk om dit te vermelden, want ook zij hebben die investeringszekerheid voor de lange termijn nodig.

Voorzitter, ik rond af. Wij zien dat samenwerking cruciaal is bij zulke opgaven, of je nu een energiehub of een laadplein wil realiseren of eenduidige regels in het hele land wil voor een gelijk speelveld, ook in Europa. De komende jaren zullen we als Kamerleden goed in de gaten blijven houden wat er speelt en gaan we ervoor zorgen dat stimulerend beleid ook werkbaar is.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. U heeft nog een interruptie van de heer Goudzwaard van de fractie van JA21.

De heer Goudzwaard (JA21):

Ik hoorde volgens mij mevrouw Zwinkels net zeggen dat het CDA geïnteresseerd is in het handhaven van de zero-emissiezones. Volgens mij hoorde ik haar dat zeggen. Ik heb hier een staatje voor me. Er is een motie ingediend en we krijgen om de twee maanden allerlei rapportages over de verstuurde waarschuwingsbrieven. Er is dus heel veel data inzichtelijk over hoe gemeenten omgaan met die vreselijke zero-emissiezones. Maar wat voor informatie heeft het CDA nog meer nodig? Dat is mijn concrete vraag aan mevrouw Zwinkels.

Mevrouw Zwinkels (CDA):

Dank voor de vraag. Wij denken dat het belangrijk is om in de gaten te houden of de handhaving ook rechtvaardig is. Het lijkt ons onwenselijk als je keer op keer een boete krijgt. Het lijkt ons onwenselijk dat je voordat een boete er is, nog een boete krijgt, de dag erna. Ik zou graag van de staatssecretaris willen weten op welke manier dat nu gebeurt. Verder is het gewoon aan gemeenten om te handhaven op de zero-emissiezones. Dat is wat ons betreft een lokale aangelegenheid.

De voorzitter:

De heer Goudzwaard heeft een vervolgvraag.

De heer Goudzwaard (JA21):

Als ik het goed begrijp, zegt het CDA: wij zijn volslagen content met het feit dat ondernemers worden beboet in deze zero-emissiezones, maar het is niet de bedoeling dat er dubbele boetes worden uitgedeeld, want dan gaan we een beetje wiebelen; daar worden wij niet vrolijk van. Dat is eigenlijk het punt dat mevrouw Zwinkels maakt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik zal daar kort op reageren. Het klopt inderdaad dat daar onze frustratie zit. Dat is inderdaad het punt. Daarbij wil ik ook wel opgemerkt hebben dat er heel veel ondernemers zijn die wél over willen stappen op elektrisch rijden. Ik vind het belangrijk om dat beeld recht te zetten, want het wordt hier nogal uitvergroot. Ik heb ook de brief van de staatssecretaris gelezen. De staatssecretaris geeft juist aan dat heel veel zaken rondom de zero-emissiezones heel goed verlopen. Ik denk dat het dus heel belangrijk is om rust te bieden en om vanuit de landelijke overheid niet allerlei stampij te veroorzaken die gewoon onterecht is. Ik denk dat het heel belangrijk is om met elkaar verantwoordelijkheid te dragen en om een betrouwbare overheid te zijn die haar beleid voortzet en niet steeds terugkomt op allerlei regels of regels niet handhaaft. We kunnen hier in Den Haag namelijk allerlei dingen gaan bedenken, maar dan kan die ondernemer nergens van op aan. Die ondernemer wil weten waar hij aan toe is. Dat wat collega's hier doen, is precies de reden waarom ondernemers nu in onzekerheid zitten. Zij weten niet waar ze aan toe zijn. Wij willen die zekerheid als CDA juist wel bieden.

De **voorzitter**:

De heer Goudzwaard voor zijn laatste interruptie.

De heer **Goudzwaard** (JA21):

Het is duidelijk dat het CDA hier heel duidelijk stelling neemt, namelijk dat het voor zero-emissiezones is. Wij zijn koploper in Europa op dit gebied. We zien ook dat heel veel ondernemers hier niet op zitten te wachten. Wat mevrouw Zwinkels nu onverlet niet meldt, is natuurlijk dat ondernemers ook geen keuze hebben. U zegt dat heel veel ondernemers het willen. Ja, ze zullen wel moeten. Ze worden daar namelijk toe gedwongen. Dat is een hele belangrijke nuance waar u hier compleet aan voorbijgaat. Ik denk dat een overheid juist heel erg gezond kan zijn wanneer die zoekt naar mogelijkheden om bepaald beleid dat is ingezet, bij te stellen als dat achteraf niet goed blijkt te werken. U gelooft daar volgens mij op dit gebied niet zozeer in. Het is goed dat dat dan nu duidelijk wordt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Zwinkels, u mag reageren.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Die constatering deel ik niet. Het woord "gezond" viel. We doen dit volgens mij omdat we schonere lucht in onze steden en gemeenten willen. Het is hartstikke belangrijk om ervoor te zorgen dat dit wel gaat werken. Als we juist dit beleid steunen en verder uitdragen, kunnen we dit gaan opschalen. We zien ook dat de aanschafprijs van voertuigen al enorm is verlaagd omdat die opschaling plaatsvindt. Ik vind de vragen die net gesteld werden ook terecht, bijvoorbeeld over de Mercedes Sprinter. Dat zijn hele goede vragen. Daarmee kunnen we er namelijk voor zorgen dat het aantrekkelijk blijft om die overstap te maken en kunnen we die knelpunten wegnemen. Wat we hier niet moeten doen, is een soort bom leggen onder die zero-emissiezones en onder ander beleid dat die ontwikkeling richting de toekomst kan ondersteunen. Dit biedt namelijk juist ook heel veel voordelen voor de leefbaarheid in onze steden en dorpen.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Mevrouw Zwinkels zegt inderdaad dat ondernemers gewoon willen weten waar ze aan toe zijn. Ondernemers wisten waar ze aan toe waren. Voordat de zero-emissiezones er waren, wisten ze precies waar ze aan toe waren. Toen konden ze gewoon met hun busje een stad in om bij burgers thuis hun werk te doen. Ze wisten dus waar ze aan toe waren. We laten ons helemaal meeslepen in een narratief, namelijk dat dit allemaal moet gebeuren, terwijl we ook zien dat diesel- en benzineauto's in de afgelopen jaren al veel schoner zijn geworden. Het beeld wordt geschetst alsof er overal allemaal stinkende diesel- en benzineauto's uit de jaren zeventig rondreden, maar de benzine is al schoner geworden. Auto's zijn gewoon al schoner geworden. Het enige wat we nu doen, is ondernemers die nog niet toe zijn aan elektrisch vervoer op dit moment het werk onmogelijk maken.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ziet het CDA dit probleem dan niet?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik denk dat het meer een ontwikkeling is over de langere termijn. We hebben al jaren milieuzones gehad in gemeenten. Daar werden steeds de eisen verder aangescherpt. Volgens mij proberen we met elkaar te kijken hoe we met behulp van technologie, die zich steeds verder ontwikkelt, ondernemers kunnen steunen in die transitie, in het maken van die overstap. Ik denk dat het heel erg belangrijk is dat we daar als politiek dan niet voor gaan liggen, maar juist gaan kijken hoe we ze verder kunnen helpen, om te zorgen dat al die bedrijven dat ook kunnen meemaken. Dat is wat ik hier probeer te doen. Ik hoorde net naast mij van een collega ook een hele terechte vraag vanuit de praktijk: hoe kunnen we ervoor zorgen dat dat ook echt ondersteund wordt in de praktijk? Daar wil ik het gesprek over voeren, en niet om hier allerlei dingen tegen te houden. Dat is namelijk inderdaad heel verstorend voor al die ondernemers die juist kansen zien, die willen ondernemen en die ook moeten kunnen anticiperen op overheidsbeleid. Dat wordt op dit moment volgens mij door een aantal partijen vrij onmogelijk gemaakt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Plas voor haar laatste interruptie.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

We hebben gezien wat er gebeurde door die milieuzones in gemeenten. In de ring om de milieuzones heen steeg juist de fijnstofuitstoot, er gingen daar meer auto's rijden en mensen gingen omwegen maken. Dat helpt dus allemaal niet. Maar het antwoord op mijn vraag is niet gegeven. Ziet het CDA nou niet dat het een groot deel van de ondernemers gewoon onmogelijk wordt gemaakt om hun werk uit te voeren bij burgers, bij bedrijven en voor gemeenten, omdat zij niet in die zero-emissiezones mogen komen of omdat zij een ontheffing moeten aanvragen en ze anders een boete krijgen? Ziet het CDA niet dat het die ondernemers daardoor gewoon heel moeilijk gemaakt wordt? Dit gebeurt terwijl er aan de andere kant al heel veel maatregelen zijn en worden genomen om schoner, stiller en zuiniger te gaan rijden. Daar zijn autofabrikanten al mee bezig.

De **voorzitter**:

Kunt u tot uw vraag komen?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ondernemers zijn daar zelf al mee bezig. Ziet het CDA niet dat die ondernemers hier gewoon de nek omgedraaid wordt?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Volgens mij geeft mevrouw Van der Plas antwoord op haar eigen vraag. Die hele industrie en de ondernemers zijn ermee bezig omdat de overheid erachter staat en dat elkaar dus ook enorm versterkt. Het is heel erg belangrijk om dat met elkaar vol te houden en natuurlijk ook om als overheid een menselijke maat aan te houden en te kijken hoe we ook mkb-bedrijven mee kunnen krijgen en hoe we knelpunten kunnen aanpakken. Maar het heeft dus geen zin om erop terug te komen. We zien juist dat de businesscase, met name voor de wat lichtere voertuigen, al ontzettend is verbeterd in de afgelopen jaren, juist omdat we met elkaar vasthouden aan die koers en juist omdat die opschaling plaatsvindt. Ik denk dat het heel onverstandig is als ondernemers nu bijvoorbeeld nog een nieuwe diesel aanschaffen. Daarmee snijden ze zichzelf in de vingers als je kijkt naar het businessmodel voor hun eigen bedrijf voor de toekomst. Dus ik zou de komende jaren graag samen met de BBB willen zoeken naar hoe we vanuit de Kamer ondernemers kunnen ondersteunen en wat duidelijkheid kunnen bieden. Dat moeten we denk ik in een bepaald tempo doen, zodat zij dat ook nog kunnen meemaken.

De **voorzitter**:

Ook de heer Schutz heeft een vraag voor u, namens de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Het is meer een observatie van iets waar we het nog niet over hebben. Het is ondernemers pesten, uitknippen en dergelijke, maar een deel van het verhaal is natuurlijk ook dat er veel ondernemers zijn die al wel die stap hebben gezet. Die hebben dus wel een aankoop gedaan om permanent binnen de regels zonder een ontheffing die zero-emissiezones in te kunnen gaan. Als we het hebben over ondernemers, dan moeten we het wel over het hele spectrum hebben. Daarnaast zijn boetes uiterst relevant, maar wel vooral om het volgende te begrijpen. Wordt er nu een boete uitgeschreven omdat iemand niet wil en zich willens en wetens niet conformeert aan de regel van die gemeente? Of is dat een boete omdat diegene zich zakelijk gedwongen voelt om naar die afspraak te gaan, maar eigenlijk de stap die een gemeente vraagt te maken niet kan maken? Juist die groep is relevant. Ik vraag mevrouw Zwinkels of zij dat ook zo benadert. Ik heb het dus over kijken naar waarom het misgaat met veel boetes en of er sprake is van willen of van kunnen. Als dat kunnen is, waar ligt dat dan? Wat is de oplossing? Laten we

ook vooral aan ondernemers denken die al wel hebben geïnvesteerd en die stap hebben gezet. Wat vindt mevrouw Zwinkels daarvan?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dit was precies mijn punt zojuist. Er zijn ook heel veel andere ondernemers. Er werd net een groep uitgelicht, maar er zijn heel veel ondernemers die wel plannen maken of al de overstap naar zero-emissie vervoer hebben gemaakt en daar hun nek voor uitsteken. Dat is ook ondernemen. Dat moeten we niet vergeten in deze discussie. Het klopt dat er volgens mij ook een uitzonderingsgrond is voor die vrijstelling als het gaat om netcongestie. Dan heb je het over kunnen. Sommige bedrijven zijn gewoon gevestigd op een bedrijventerrein of een andere locatie en zitten echt met de handen in het haar omdat ze geen mogelijkheid hebben tot het aanleggen van laadinfrastructuur. Dan mag je daar een uitzondering voor maken, vinden wij. Daarom zijn we ook tevreden met de ruimere uitzonderingsgronden die daarvoor gelden. Dat is kunnen. Maar we mogen dat niet als excuus gebruiken om dan de boel maar te frustreren. Ik denk dat het belangrijk is dat we blijven nadenken over hoe we ondernemers weten te ondersteunen. Ik zie dat met vertrouwen tegemoet.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Ik dank u voor uw bijdrage. Ik wil de heer Van Asten vragen of hij kort het voorzitterschap over zou kunnen nemen, zodat ik de bijdrage namens GroenLinks-Partij van de Arbeid kan doen.

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

Ja, dat wil ik uiteraard graag doen.

Voorzitter: Van Asten

De **voorzitter**:

Dan wil ik de heer De Hoop gelijk het woord geven om zijn inbreng te doen namens de partij GroenLinks-Partij van de Arbeid.

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

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met goed nieuws. De export van giftige benzine naar Afrika is flink afgenomen. Dat blijkt uit de evaluatie waar GroenLinks-Partij van de Arbeid om vroeg. Ook wordt er gewerkt aan de export van dit beleid in Europa. Het leidt helaas niet tot een sterker moreel besef bij de oliesector. De gifmengers zijn gelijk op zoek gegaan naar nieuwe sluiproutes. Ik zou de staatssecretaris willen vragen wat hij daaraan wil doen met zijn collega's in Europa. Heeft de ILT genoeg capaciteit om hier blijvend de nodige aandacht aan te besteden?

Ook over de zero-emissiezones zou ik toch ook goed nieuws willen toelichten, namelijk dat 99,8% van de voertuigpassages in zero-emissiezones voldoet aan de eisen. Ik wil dan ook complimenten geven aan de gemeenten en de ondernemersorganisaties die hun leden hier zo goed in hebben begeleid, en ook aan de gemeentes die dat in goede banen hebben geleid, zeker gezien het feit dat de Kamer dat voor hen de afgelopen periode niet makkelijker heeft gemaakt. Laten we niet vergeten dat 1,2 miljoen Nederlanders een longziekte hebben en dat het dan ook heel belangrijk is om ons vervoer duurzamer te maken.

Ook mijn motie om deelmobiliteit te integreren in de mobiliteitskaarten van ambtenaren wordt uitgevoerd met een proef van zes maanden. De vraag is wel of automobilisten op basis van een proef van zes maanden hun reisgedrag structureel gaan aanpassen. Of gaat het helemaal niet om woon-werkverkeer, maar vooral om een voertuigenpoule van de buitendienst?

Wat elektrisch laden betreft kan ik mij volledig aansluiten bij de bijdragen van D66 daarover. Als het gaat over het deelvervoer: ik zou graag zien dat dat meer verankerd wordt in de Wet personenvervoer. Er is nu nog geen juridische definitie van deelvervoer als het daarom gaat. Ik vind dat een serieuze belemmering voor de groei van deelvervoer. Van verzekeringen tot parkeervergunningen en van buurtcollectieven tot subsidies of belastingafspraken: we hebben echt een goede definitie nodig. De staatssecretaris is met CROW en de VNG in gesprek over uniforme definities, maar ik zou graag zien dat die dan ook in de wet universeel toepasbaar zijn. Kan dat dan niet ook gedaan worden voor alle vormen, van commerciële autoverhuurders tot het buurtbakfietscollectief of ov-fietsen? Ik vraag dit ook vanuit mijn andere portefeuille, Wonen. We bouwen nu woonwijken met lagere parkeernormen, van 0,2 of zelfs lager. Dat is goed nieuws, want dan kun je goedkoper en sneller bouwen, met meer oog voor groen en het milieu. Maar dan moet vooraan in de planmakerij ruimte zijn voor deelauto's en die moeten dan ook gerealiseerd worden en actief worden aanbesteed. Ook wordt het tijd dat deelvervoer op meer terreinen als ov wordt behandeld, bijvoorbeeld ook fiscaal, met een lager btw-tarief. Ik zou heel graag zien dat dat ook in een nieuw regeerakkoord geregeld wordt.

Dan kom ik gelijk op iets waarvan ik vind dat het misgaat, namelijk de werkgebonden personenmobiliteit. We zien nu dat bedrijven van 250 werknemers en ook 100 werknemers weer meer ruimte krijgen om daar geen

stappen op te zetten, terwijl wij als GroenLinks-PvdA die stappen wel nodig vinden. Ik ben het niet vaak eens met de heer Heutink, maar hij heeft wel gelijk dat de actie van Karremans om maar zo veel mogelijk regels af te schaffen wat ons betreft hierop niet toepasbaar is. Als je daar toch voor kiest, vinden wij het heel raar om dat op deze manier te doen. Ik vind het heel erg onverstandig om te doen, maar als je die keuze maakt, vind ik het toch wel apart om je daar dan achter te verschuilen.

Eveneens onverstandig is het uitstellen van de CO₂-normen voor de auto-industrie tot 2035. Het gaat om 25% minder EV's. Dat is voor ons vervelend, maar vooral voor landen als Duitsland en Frankrijk, terwijl ze in China staan te juichen. Ik vind dat onbegrijpelijk en ik zou de staatssecretaris willen stimuleren om EV-gebruik meer mogelijk te maken in Nederland en te zorgen voor betaalbare laadplekken, ook publieke laadplekken. Er is al veel ongelijkheid tussen mensen die een elektrische auto en zonnepanelen op het dak hebben, en mensen die dat niet kunnen betalen. Wij vinden dat dat eerlijker moet worden. Op die manier kunnen we duurzaam vervoer echt inrichten in Nederland.

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank voor uw bijdrage. Dan draag ik ook gelijk het voorzitterschap weer aan u over.

Voorzitter: De Hoop

De **voorzitter**:

Dank. Dan gaan wij een halfuur schorsen, tot 11.30 uur. Daarna gaan wij verder met de eerste termijn van de staatssecretaris. Mevrouw Van der Plas heeft een kort punt.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik zal bij de tweede termijn niet aanwezig zijn vanwege het begrotingsdebat Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking in de plenaire zaal. Maar ik wil wel even aangeven dat mijn medewerkers hier blijven meekijken; zij zullen ook de antwoorden van de staatssecretaris op mijn vragen meenemen. Ik ben dus niet uit desinteresse afwezig straks, maar vanwege overlappende debatten.

De **voorzitter**:

Vanzelfsprekend. Succes met uw debat. Dan gaan wij nu schorsen.

De vergadering wordt van 10.59 uur tot 11.33 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen het commissiedebat Duurzame mobiliteit en geef graag de staatssecretaris het woord voor zijn eerste termijn. Het helpt denk ik bij het debat als hij kan schetsen in welke blokjes hij de beantwoording zal doen. Het woord is aan staatssecretaris Aartsen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Ik zal eerst kort wat zeggen over verduurzamen. Wat inleidende woorden zijn misschien ook goed. Daarna zal ik ingaan op de zero-emissiezones; daar begin ik mee. Dan zal ik in het algemeen iets zeggen over elektrisch vervoer en emissievrije voertuigen. Dan ga ik in op netcongestie en de laadinfrastructuur in Nederland. Dan duurzame brandstoffen; daar zal ook RED III onderdeel van uitmaken. Er is veel gesproken over deelmobiliteit, en tot slot heb ik het kopje overig. Dan hoop ik dat we al uw vragen hebben beantwoord. Als dat niet zo is, dan trekt u, voorzitter, of een van uw collega's ongetwijfeld aan de bel en gaan we daar ons best voor doen.

Voorzitter. Wij spreken vandaag over duurzaam vervoer. Dat is volgens mij een belangrijk onderwerp, omdat iedereen in Nederland, van links tot rechts, gebaat is bij een schone en leefbare omgeving, zowel voor jezelf als voor toekomstige generaties. Er zullen tussen de diverse politieke kleuren ongetwijfeld accentverschillen zijn. De een zal milieu en klimaat wat prominenter vooropstellen, terwijl anderen eerder een schone leefomgeving vooropstellen of technologische innovaties en de economische kansen die deze technologie biedt.

Als we kijken naar wat er op dit moment allemaal gebeurt in de wereld, dan zien we een wereld die steeds ruiger wordt en steeds onbetrouwbaarder. Als Nederland hebben wij al eeuwenlang onze boterham mogen verdienen op een gebied zo belangrijk als mobiliteit -- want mobiliteit staat gelijk aan vrijheid -- en aan de logistieke kracht van Nederland. Dan wil je voor je brandstof niet afhankelijk zijn van landen als Rusland, China, Saudi-Arabië en andere landen waar de laatste tijd een hoop over te doen is, en met een beetje pessimistische blik gaat het de komende jaren niet heel veel beter worden. Daarom is het verstandig om in te zetten op deze transitie naar duurzame mobiliteit via alternatieve brandstoffen. Al met al is het, ongeacht je politieke kleur, een belangrijke stap om met elkaar te zetten.

We kunnen constateren dat een hoop zaken goed gaan. Er zijn ook wel een aantal uitdagingen, maar ik denk dat we op dit moment echt op een mooie balans zitten. Als je naar de cijfers kijkt, dan zie je dat inmiddels 7% van het totale wagenpark in Nederland elektrisch is. Je kunt zeggen "dat is niet heel veel", maar als je ziet hoe snel het gaat -- in 2020, makkelijk gerekend vijf jaar geleden, zaten we nog op 2%. Dat is dus echt een forse stijging. Mevrouw Zwinkels zei dat volgens mij heel goed: je begint bij de koplopers, maar als zo meteen de randvoorwaarden goed geregeld zijn en het meer mainstream wordt, dan volgt de massa vanzelf. Dat gebeurt als we het goed hebben georganiseerd. Dat is, denk ik, onze taak.

Op het gebied van de laadinfrastructuur zijn wij in Nederland echt wereldkampioen laadpunten. We spreken veel over netcongestie. Ik zal daar zo nog wat meer over zeggen. Maar we hebben in Nederland op dit moment gewoon meer dan een miljoen laadpunten, als je alles bij elkaar optelt. Daar komen iedere maand 1.600 laadpunten bij. Iedere maand komen er 1.600 extra laadpunten bij! Dat zijn enorme aantallen, als je berekent wat dat per dag doet. Er gaan dingen goed, maar tegelijkertijd hebben we ook uitdagingen.

Het belangrijkste in ons beleid is dat wij goed kijken naar een aantal zaken, om te beginnen betaalbaarheid. Hoe zorgen we ervoor dat duurzaam vervoer betaalbaar is of betaalbaar wordt voor iedereen? Dat moeten we stapje voor stapje doen. Hoe zorgen we ervoor dat het beschikbaar is? We zien dat die auto's voor de koplopers beschikbaar zijn. Nu worden de andere categorieën, de A-segmenten, ook steeds beschikbaar. Dat gaat steeds meer komen. Die markt moet ook op gang komen, ook voor gewoon betaalbare huis-tuin-en-keukenauto's, om het maar clichématig te zeggen. Dat moet nu ook langzaam beginnen te komen. Als je met autoleveranciers praat, hoor je die zeggen dat het nu langzaam begint te komen. Dat is positief.

Hetzelfde geldt natuurlijk voor allerlei andere specifieke voertuigen, die ze "de moeilijkere voertuigen" noemen, specifieke voertuigen voor specifieke doeleinden. Die zijn wat minder goed beschikbaar. Daar moeten we dus iedere keer aandacht voor hebben in alles wat we doen. Ik denk dat het punt van het gemak echt continu aandacht vergt, vooral in het personenvervoer. Het moet eenvoudig zijn om over te stappen en er moeten geen hoge drempels zijn. Hoe maak je het zo eenvoudig mogelijk voor mensen, als het gaat om prijstransparantie, als het gaat om laadpassen, als het gaat om het goed kunnen vinden van laadinfrastructuur?

Met name voor de consumentenmarkt, de tweedehandsmarkt, zijn dat belangrijke aspecten, evenals hoe we ervoor zorgen dat de randvoorwaarden die er zijn, echt goed op orde zijn. Netcongestie, beschikbaarheid: dat zijn allemaal onderdelen van die randvoorwaarden. Het gaat, zoals altijd met een beweging, met horten en stoten. Soms gaan dingen goed, soms moeten dingen aandacht hebben. We proberen het in het totaal der dingen goed te doen, zodat je die beweging uiteindelijk op een goede manier kunt gaan

maken. Daarbij moeten we ook de betrouwbaarheid van beleid steeds in het oog houden. Dat vind ik heel belangrijk, evenals dat we meenemen hoe we ons verhouden tot het internationale speelveld. Dat dus misschien even vooraf, over de algemene lijn en mijn algemene verhaal ten aanzien van duurzaam vervoer.

Dan zal ik nu wat verder ingaan op een aantal andere aspecten die genoemd zijn. Ik begin bij de zero-emissiezones, waar we het al veelvuldig over hebben gehad in de Kamer. Ik denk dat het goed is, om even een Brabants gezegde uit de kast halen, om toch even de kerk terug in het midden van het dorp te plaatsen. De zero-emissiezone is, zoals eigenlijk alle zaken die met mobiliteit, verkeer en vervoer te maken hebben in het land, vooral een lokale bevoegdheid. De 321 gemeentes die we in Nederland hebben, bepalen in welke straat er auto's, fietsers, brommers en vrachtwagens mogen rijden. Dat proberen we in Nederland zo lokaal mogelijk te doen. Dat gebeurt al jaren. Bij mij in het dorp mogen in sommige gedeeltes wel vrachtwagens rijden en in sommige gedeeltes niet. Bij mij in het dorp mogen trekkers op een bepaald moment wel rijden en soms ook niet, afhankelijk van de oogstperiode. Dat gebeurt lokaal in Nederland. Ik denk dat dat heel verstandig is, want een stad als Amsterdam is natuurlijk een heel andere verkeerslocatie dan een dorp als Terheijden, waar ikzelf woon; dat is een mooi Brabants dorp. Daar zitten gewoon verschillen in. Dat is al sinds jaar en dag zo. Dat geldt ook voor parkeertarieven, ontheffingsbevoegdheden en milieuzones. Dat zijn in beginsel ook lokale aangelegenheden.

Daar kunt u op landelijk niveau van alles van vinden. Ik kan daar als staatssecretaris iets van vinden. Ik kan als VVD'er, zeg ik met een knipoog, van alles vinden van parkeertarieven, maar het is in beginsel een lokale aangelegenheid. Als u de enorme behoefte voelt om dat te wijzigen, kan ik u zeggen dat er over een paar maanden gemeenteraadsverkiezingen zijn. Dat is een uitgelezen moment voor de gemeentes om te bepalen wat ze wel en niet doen, waar ze zero-emissiezones willen, wanneer die van kracht zijn, hoe ze die inrichten en hoe ze omgaan met hun handhavingsbeleid. Dat is echt een lokale aangelegenheid, net als, zeg ik nogmaals, een aantal andere zaken.

Ja, het wettelijk kader is in Nederland natuurlijk op landelijk niveau geregeld, maar dan kom je precies op het punt -- u heeft daar met mijn voorganger ook uitgebreid over gesproken -- van keuzes maken. Er zijn twee keuzes. Je kunt namelijk zeggen: we gaan de zero-emissiezones afschaffen. Dat heeft een paar nadelen. Daar ben je namelijk al gauw anderhalf tot twee jaar mee bezig als je dat wilt doen en in de tussentijd is er een hele hoop onzekerheid et cetera. Los je daarmee dan het probleem op dat hier vandaag wordt aangedragen? Het antwoord daarop is "nee", want dan krijg je geen zero-emissiezones, maar dan krijg je de oude milieuzones. Dan krijg je in Rotterdam dus een ander beleid dan in Amsterdam. Dan krijg je op verschillende plekken verschillende ontheffingen en verschillende typen beleid. Dan kom je weer in de situatie dat de marktkramer, die de ene keer in

de ene stad en de andere keer in de andere stad staat, door de bomen het bos niet meer ziet.

Vandaar dat wij -- dat zei mijn voorganger ook al -- hebben gezegd: laten we inzetten op maximale landelijke harmonisatie, waarbij je dus zo veel mogelijk landelijk probeert duidelijk te maken. Je wilt niet meer enorme rijen verkeersborden, maar je wilt landelijk één verkeersbord bieden, zodat gewoon duidelijk is wat er wel en niet mag. Laten we nou inzetten op een centraal loket, waarin je duidelijk maakt hoe het met de ontheffingen zit. Er zijn een aantal zorgen geuit. Wat moet je doen als een elektrisch voertuig niet beschikbaar is? Wat moet je doen als je een bijzonder voertuig hebt, bijvoorbeeld omdat je in het gehandicaptenvervoer werkt? Wat moet je doen als er in jouw specifieke branche nog geen voertuig beschikbaar is? Wat moet je doen -- dat is ook vaak gevraagd -- als je te maken hebt met bedrijfseconomische omstandigheden waardoor je dan failliet dreigt te gaan? Een aantal Kamerleden vroeg daarnaar. Wat doe je als er sprake is van netcongestie? Wat doe je als je bijvoorbeeld twee jaar voor je pensioen zit en het niet meer loont om een investering te doen? Het antwoord daarop is: dan kunt u een ontheffing aanvragen.

Alle zorgen die hier in het debat zijn gewisseld, kennen een plek in het beleid. Het is niet zo dat wij en de gemeenten met oogkleppen of een blinddoek op rondrennen. Al die zorgen zijn natuurlijk bekend. In de cijfers is goed zichtbaar dat het redelijk soepel loopt. Er zijn altijd verbeteringen mogelijk. Daarover zijn we ook in gesprek met de brancheorganisaties. Al die zorgen zijn geadresseerd. Via ontheffingen proberen we het op een goede manier te regelen, met respect voor het lokale beleid, zeg ik nogmaals. Uiteindelijk is het de lokale gemeenteraad die besluit om het wel of niet te doen. Het alternatief, namelijk een nog grotere lappendeken, vind ik ook zeer onwenselijk, juist voor ondernemers. Daarom wil ik in mijn beleid vooral inzetten op een zo soepel mogelijk traject en op het zo landelijk mogelijk regelen van ontheffingen en harmonisatie. Dat wilde ik in algemene zin zeggen over de zero-emissiezones.

Er zijn nog een paar heel specifieke vragen gesteld. De heer Schutz vroeg mij naar de aanbevelingen van MKB-Nederland en ONL. Wij zijn met beide partijen in gesprek. Zij vormen ook onderdeel van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. Wij zullen die gesprekken ook blijven voeren.

De heer Schutz vroeg mij ook om de signalen van de koepelorganisaties mee te nemen in de rapportages. Dat kan ik toezeggen. We doen op dit moment een tweemaandelijks rapportage. Ik denk dat we goed moeten nadenken over de frequentie en of we die tot het einde der tijden zo willen houden, maar voor nu blijven we dat netjes doen. Ik kan toezeggen dat we daarin de signalen die we van de koepelorganisaties ontvangen separaat meenemen, evenals de marktverschuivingen, waar ook vaak over gesproken is. Het lijkt me goed als we die signalen over de marktverschuivingen ook meenemen. Ik wijs er wel op dat dat natuurlijk ook een lokale afweging is. Lokaal zou

moeten worden afgewogen wat het beleid doet met het wel of niet beschikbaar zijn van bijvoorbeeld een loodgieter in een bepaald gebied waar een zero-emissiezone is. Dat is echt een verantwoordelijkheid van de lokale wethouders en de lokale gemeenteraden. Maar wij kunnen dat natuurlijk altijd meenemen in de rapportages.

Mevrouw Zwinkels vroeg mij nog naar de kolkenzuigers en wat wij doen als die niet emissieloos beschikbaar zijn. Zij vroeg of we gaan zorgen voor een betere overgangsregeling naar 2030. Het antwoord daarop is ja. Wij zijn op dit moment aan het kijken wat we na 2030 gaan doen met de vangnetten en regelingen. Dat is nog best een complexe puzzel, vanwege inderdaad al die voertuigcodes et cetera. Wij zijn even goed aan het broeden op hoe dat moet, maar we moeten inderdaad wel een beslissing gaan nemen over wat we doen na 2030 en hoe het met die vrijstelling zit. Dat heeft zeker onze aandacht.

De heer Goudzwaard van JA21 vroeg mij nog hoe het zit met het verschil tussen Nederlandse ondernemers en Europese concurrenten. De zones gelden ook zeker voor buitenlandse voertuigen met buitenlandse kentekens. Wat dat betreft is er een level playing field.

Tot slot, voorzitter, in dit blokje. De heer Schutz vroeg mij nog hoe wij logistieke bedrijven gaan helpen die nu last hebben van netcongestie. Ik wil erop wijzen dat sinds 1 januari van dit jaar de landelijke ontheffing ook bestaat voor netcongestie. Die kunnen ze aanvragen bij het centraal loket. Die is in beginsel voor twee jaar geldig en gratis te verlengen. Ik blijf dit ook weer monitoren.

Dat was het ten aanzien van de zero-emissiezones, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank, staatssecretaris. Ik zag al drie vingers omhooggaan tijdens uw bijdrage. Allereerst zag ik de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

De staatssecretaris zegt dat de invoering van zero-emissiezones eigenlijk best wel soepel verloopt, terwijl we dus duizenden boetes zien. We zien ook duizenden ontheffingen. Ik heb de staatssecretaris gevraagd om daarop te reageren. Dat heeft hij niet gedaan. Elke ontheffing betekent namelijk dat er gewoon een bus zo'n zero-emissiezone inrijdt. Wat ons betreft is dat prima. Doen! Wat mij betreft mag iedereen zo'n zero-emissiezone inrijden. Maar feit is wel dat als je dat koppelt aan duurzaamheidsdoelstellingen, het dus gewoon een wassen neus is. Hoe meer ontheffingen je af gaat geven ... Dat doet natuurlijk niks voor de schone lucht, als het al zou helpen. Mijn vraag is dus de volgende. Ik wil dat de staatssecretaris gaat reflecteren op de

uitspraak dat het allemaal wel soepel verloopt, terwijl er aan de andere kant duizenden boetes worden gegeven en er duizenden ontheffingen worden afgegeven. Dat zegt dus dat de ondernemers er niet klaar voor zijn. Ik wil daar een uitgebreide reactie op van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zeg dit juist vanuit het perspectief van de ondernemers. Dat is het perspectief dat ik centraal stel. Het is aan de gemeenteraad om te bepalen of ze wel of geen zero-emissiezone zouden willen. Als ze die hebben ingevoerd - dat gebeurt op meerdere plekken in het land -- dan is het mijn verantwoordelijkheid om erop in te zetten dat het landelijk zo goed mogelijk geharmoniseerd wordt. Dat doe ik juist vanuit het perspectief van de ondernemers. U kunt het mij moeilijk kwalijk nemen, zeg ik tegen de heer Heutink, dat ik het positief vind dat op het moment dat een ondernemer zegt dat het hem vanwege bedrijfseconomische redenen niet lukt om een zero-emissievoertuig aan te schaffen, we in ons systeem die ondernemer een ontheffing geven, omdat hij het niet kan. Ik ga ondernemers niet dwingen tot het onmogelijke. Ik vind het een positief aspect van ons beleid dat als een ondernemer zegt "ik kan het niet", we dan zeggen: is goed, dan krijgt u een ontheffing.

De **voorzitter**:

De heer Heutink heeft een vervolgvraag.

De heer **Heutink** (PVV):

De staatssecretaris dwingt ondernemers ertoe elke maand door een grote administratieve rondsloep te gaan om zo'n ontheffing opnieuw aan te vragen. Dat is waar die ondernemers last van hebben. Uiteindelijk zullen ze worden gedwongen om zo'n bus aan te schaffen. Nou, niet op ons geweten.

Maar ik heb nog een andere vraag aan de staatssecretaris. Mevrouw Zwinkels kwam daar net mee. Zij heeft de staatssecretaris eigenlijk een beetje geholpen. Zij stelde voor om al die ondernemers één keer te bekeuren en daarna niet meer. Het moest namelijk rechtvaardig zijn. We moesten niet meerdere malen een boete uitgeven, want dat zou niet rechtvaardig zijn voor al die ondernemers. Nou ja, een boete kost €120 voor bestelbusjes en €320 voor vrachtwagens. Dat is natuurlijk stukken goedkoper dan de aanschaf van een peperdure elektrische bus. Mijn vraag is dus: zou het niet een heel goed idee zijn als wij gewoon één keer die boete betalen, en dat we dan permanent die zero-emissiezones afschaffen? Dank aan het CDA daarvoor.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dit zijn hele goede bijdrages. Alleen, ik denk dat deze bijdrages niet in de Tweede Kamer der Staten-Generaal thuishoren, maar toch echt in de gemeenteraden waar die zero-emissiezones zijn. Als Tweede Kamer mogen we van alles iets vinden -- dat is alleen maar goed, denk ik -- maar ik denk dat we ook eerlijk moeten zijn over het feit dat dit een lokale bevoegdheid is, van de lokale overheid, de lokale gemeente. Ik noemde net het voorbeeld over mijn dorp. In mijn dorp bepaalt de wethouder wat er in mijn straat mag rijden en wat niet, hoe hard ze mogen rijden, of ze daar wel of niet mogen parkeren en of ze daar wel of niet gratis mogen parkeren. Dat zijn allemaal zaken die we gelukkig, zeg ik maar even, in Nederland lokaal hebben geregeld. Dat geldt hier ook voor. Dat maakt het des te belangrijker dat mensen gaan stemmen bij de gemeenteraadsverkiezingen -- volgens mij zijn die al 18 maart aanstaande -- en ook over dit soort onderwerpen hun stem laten horen, omdat in de gemeenteraden dit soort beleid wordt bepaald. Dan kun je daar ook invloed op uitoefenen.

De heer **Heutink** (PVV):

Dit is echt totale onzin. In het regeerprogramma, waar de staatssecretaris zich nog steeds aan heeft gecommitteerd, staan een aantal zaken. Eén: het is een lokale bevoegdheid. Maar twee: er wordt bezien op welke manier zero-emissiezones worden uitgesteld. Dat is een opdracht aan deze staatssecretaris. Er is aan alle kanten gefaald, maar de staatssecretaris vergeet er even bij te zeggen dat hij het mandaat en de bevoegdheid heeft om per AMvB het RVV 1990 te wijzigen en daarmee de datum van de ingang van het verkeersbord te bepalen, überhaupt om het verkeersbord te bepalen, en hij er daarmee de facto voor kan zorgen dat die zero-emissiezones de nek om wordt gedraaid. Hij wil dat niet omdat hij bang is dat hij de toorn van al die gemeenten over zich heen gaat krijgen, maar dat is een ander verhaal. Ik zou zeggen: beste secretaris, heb daar maar lak aan en ga gewoon die zero-emissiezones afschaffen. Dat zou het verzoek zijn aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Met permissie, we moeten hier geen fabels gaan vertellen. Ik kan het woord "zero-emissiezones" afschaffen, maar nogmaals, dan blijft het nog steeds de bevoegdheid van gemeenten om te bepalen wie waar rijdt, in welk dorp en in welke stad in Nederland. Gelukkig maar. Als je zero-emissiezones afschaft, dan komen daar milieuzones voor terug, op precies dezelfde plekken, met het enige verschil dat een ondernemer die het niet kan betalen, in iedere gemeente apart een ontheffing moet gaan aanvragen, terwijl hij nu, bij een lokaal, centraal loket een ontheffing kan aanvragen. Ik kies dan dus eerder voor het systeem met een andere naam waarbij er wél op landelijk niveau

een ontheffing kan worden verleend op het moment dat er bepaalde bedrijfseconomische omstandigheden zijn, bijvoorbeeld als je met een voertuig voor gehandicaptenvervoer rijdt of als je geen voertuig kan aanschaffen omdat je met netcongestie zit. Voor al dat soort zaken kun je nu centraal, landelijk een ontheffing aanvragen. De heer Heutink vraagt om dat af te schaffen, want dat gebeurt namelijk met dit voorstel. Ik denk dat het onverstandig is om die centrale, landelijke ontheffing af te schaffen. Je brengt ondernemers dan alleen maar verder in de problemen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de heer Schutz van de VVD.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank aan de staatssecretaris voor de toezegging om ook de rapportages van koepels mee te nemen in de toekomstige rapportages. Ik had alleen ook gevraagd wat nou die input was van MKB-Nederland en ONL op 13 juni, dus terug in de tijd. Ik kan me voorstellen dat hij dat misschien nu niet woordelijk weet -- het mag ook in een volgende rapportage -- maar het stond er zo nadrukkelijk in, zonder dat erin stond wat er werd gezegd. We hebben vandaag een vurig debat over wat we met de zero-emissiezones moeten en we krijgen ook een uitleg over wat we kunnen, maar ik vind het wel belangrijk om met name de discussie die we zo-even hebben gehad, te laten voeden door wat met name de koepels daarvan vinden.

Ten tweede hoor ik de staatssecretaris zeggen: geef nou een kans aan het centraal loket. Dat doe ik graag, zeker als 2% van de ontheffingen wordt afgewezen. Over de horizon qua tijd zegt de staatssecretaris: twee jaar, maar dat kun je verlengen. Ik stel wel vast, op basis van de feedback die wij horen, dat de zekerheid die ondernemers zoeken, is: ja, maar dan? En dan heb je ook nog de categorie waarbij elektrische voertuigen niet mogen. Je mag nou eenmaal niet met een elektrische vrachtwagen in een stadion. Dat heeft niks met een milieuzone te maken, maar met brandveiligheid. Ook voor die sectoren moeten we wel antwoorden hebben. Ik heb daar de staatssecretaris nog niet over gehoord.

De **voorzitter**:

We houden het hierbij, meneer Schutz, want u heeft al twee vragen in deze interruptie gesteld.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, maar dit is allemaal niet beantwoord.

De **voorzitter**:

Dat zal. Laten we eerst de staatssecretaris de mogelijkheid geven om de twee vragen te beantwoorden die u nu al gesteld heeft in deze interruptie. Dan kunnen we daarna kijken of er nog behoefte is aan een vervolgvraag.

De heer **Schutz** (VVD):

Dat is goed.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Laat ik met de eerste vraag beginnen. Ik kan toezeggen dat we inderdaad die periode van twee jaar even opnieuw bekijken wanneer we ook kijken naar de overgangstermijnen voor na 2030. Dan nemen we dat daarin mee. In beginsel is het namelijk twee jaar en kun je gratis verlengen. Er zit op zich ook een rationale achter de keuze voor twee jaar. Ik snap echter ook dat dat ondernemers misschien onnodig onzekerheid kan opleveren. Laat mij dus even bezien of het verstandig is om misschien voor iets langer dan twee jaar te kiezen wanneer we ook de periode van 2030 en daarna gaan bekijken. Het is nu wel mogelijk -- dat blijf ik er echt bij zeggen -- en dus hoeven ondernemers zich geen zorgen te maken, maar ik snap wel dat het misschien onnodig onzekerheid oplevert. Ik kan dus toezeggen dat we dat gaan bekijken.

Staat u mij toe iets te zeggen over de punten van ONL van juni vorig jaar; dat is een halfjaartje geleden. Ik weet dat we die hebben geadresseerd in de brief. Daarna is er ook een gesprek geweest en zijn er werkafspraken gemaakt met ONL; dat is dus geborgd. Als u mij vraagt wat er specifiek is gezegd, moet ik daar echt even op terugkomen in de tweede termijn. Dat kunnen we wel doen. Weet in ieder geval dat de samenwerking met ONL op deze manier nadrukkelijk is geborgd.

De **voorzitter**:

Vervolg vraag van de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, eentje. Herkent de staatssecretaris het beeld dat er al marktverlegging en een verschraling van aanbod plaatsvinden in de zero-emissiezones?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat is heel moeilijk om te zeggen. Daar hebben we geen standaardmeetmethodiek voor, dus ik heb daar geen hele specifieke signalen over. Dat betekent niet dat het niet gebeurt; dat betekent alleen dat ik die signalen nu niet heb. Naar aanleiding van dit debat zal ik echter nogmaals rapportages over specifiek dit punt uitvragen bij de gemeenten en zullen we actief vragen aan bijvoorbeeld MKB-Nederland of ONL of zij echt hele concrete situaties van marktverlegging tegenkomen.

De **voorzitter**:

Allereerst heeft mevrouw Zwinkels een interruptie. Ik snap dat u aanvullend op hetzelfde punt wilt interrumpen, meneer Heutink, maar ik kan me voorstellen dat mevrouw Zwinkels dat ook wil. Ik begrijp dat de heer Heutink even voor mag. Dan geef ik de heer Heutink eerst het woord, op hetzelfde punt.

De heer **Heutink** (PVV):

Het is niet echt een interruptie, maar nog een aanvullende vraag over het verleggen. Ik heb net namelijk ook gevraagd of de staatssecretaris kan uitzoeken hoeveel bedrijven failliet zijn gegaan of betalingsproblemen hebben naar aanleiding van de zero-emissiezones. Daar heeft hij niet op gereageerd, maar ik kan me zo voorstellen dat hij, als hij toch die gesprekken gaat voeren met ONL en met gemeenten, dat dan ook mee kan nemen in die rapportages.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik denk dat dat lastig vast te stellen is, maar zeker, ik kan het altijd vragen. Ik wijs er alleen wel op dat het onder het kopje bedrijfseconomische omstandigheden valt wanneer een onderneming failliet dreigt te gaan vanwege het feit dat een ondernemer met zijn vervoer de zero-emissiezone niet inkomt. Dan kan hij een landelijke ontheffing krijgen bij het centraal loket. Het is de keuze van de ondernemer of hij wel of geen ontheffing wil aanvragen, maar het beleid is in ieder geval dat iemand een aanvraag moet doen als die failliet dreigt te gaan. De heer Schutz zei terecht dat slechts 2% wordt afgewezen; daar zit dus ook geen knelpunt. Ook bij betalingsproblemen valt het landelijk onder bedrijfseconomische omstandigheden. Daarbovenop is er ook nog een hardheidsclausule op gemeentelijk niveau. Ik wil dus toch even aangeven dat dit soort situaties in principe zou moeten worden gedekt

als een ondernemer zelf een ontheffing aanvraagt, maar we gaan dat zeker ook navragen bij de ondernemers. Daar komen we netjes op terug.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank aan de staatssecretaris voor de eerste beantwoording. Dank ook voor de toezegging ten aanzien van de kolkenzuigers, onder code 19. Ik was wel benieuwd: kan de staatssecretaris daar dan ook de mogelijkheid in meenemen om toe te werken naar een landelijke ontheffing tot 2035, als hij daarop nog aan het broeden is?

Mijn tweede vraag is eigenlijk een onbeantwoorde vraag over rechtvaardig beboeten, maar daar is de heer Heutink al over begonnen. Ik ben benieuwd of dat kan worden meegenomen in de rapportages, zodat we in ieder geval inzicht hebben in het functioneren van de handhaving door gemeenten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zeker; dat laatste kunnen we gewoon uitvragen bij de gemeenten. U heeft ook gezien: de rapportages zijn eigenlijk niet meer dan uitvragen bij gemeenten. Die zetten we ook netjes door naar de Kamer; dat is het verzoek. Dit verzoek kunnen we daar zeker aan toevoegen. Het is wel aan de gemeenten of ze daar antwoord op geven, zeg ik er eventjes bij.

Wat betreft de landelijke ontheffing: precies hierop zijn we nu aan het broeden, dus eens. Aan beide kanten zitten voor- en nadelen, vandaar dat we daar nog op aan het broeden zijn. Maar inderdaad, we zijn aan het nadenken wat daarin verstandig is om te doen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dan een kleine vervolgvraag. Ik ben natuurlijk benieuwd wanneer de Kamer hierover geïnformeerd kan worden zodat daar duidelijkheid over komt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Mevrouw Zwinkels legt precies de vinger op de zere plek, want ook dit is zo'n onderwerp waarbij we ons moeten afvragen of het nog aan mij als demissionair staatssecretaris is, of dat het een onderwerp is dat je zou willen overlaten aan mijn eventuele opvolger, wie dat ook moge zijn. We zijn nu echt nog aan het broeden op wat het behelst, of het nu moet en of het nog past binnen het mandaat van dit kabinet. Ik vind het dus moeilijk om nu antwoord te geven op deze vraag.

De **voorzitter**:

Dat is het antwoord van de staatssecretaris. Dan gaan wij door naar ...

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik denk dat ik gelijk nog een vraag van de heer Schutz kan beantwoorden. Die gaat over de punten en de zorgen van ONL van 13 juni. Zij hebben gevraagd om specifieke ontheffingen en uniforme regels ten aanzien van voldoende laadinfra. Die ontheffingen en die uniforme regels hebben we onderdeel gemaakt van het beleid ten aanzien van het centraal loket; we hebben in 2024 ook het lokale loket geopend. Inmiddels zijn er voldoende laadpunten; we stimuleren dit met subsidies. Dat is wat we hebben besproken met ONL, maar ik zal de concrete punten nog even op een rij zetten.

De **voorzitter**:

Dan kunt u door naar het volgende blokje, staatssecretaris. Als ik het goed heb, is dat het blokje elektrische voertuigen algemeen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat blokje gaat over de elektrische voertuigen. Er zijn een paar losse vragen over gesteld, dus met uw goedkeuren zal ik mijn introductie overslaan; ik denk dat dat ook gezien de tijd verstandig is. De heer Schutz vroeg mij specifiek naar de recente aanschaf van 200 fossiel aangedreven pick-ups door Rijkswaterstaat. Het is inderdaad zo dat er niet altijd een geschikt zero-emissiealternatief voorhanden is. Dat geldt ook voor de overheid, maar ik wijs er wel op dat de overheid echt probeert om een voortrekkersrol en een voorbeeldrol te hebben bij het rijkswagenpark. Ik denk dat het heel frustrerend is voor mensen die oprecht hun best doen, ondernemers die hun best doen -- we hebben dat in Amsterdam gezien -- om over te stappen als zij horen dat de gemeente dieselvuilniswagens heeft besteld. Dat is niet lekker voor het draagvlak van dit soort beleid. Ik denk dus dat het onze eer te na zou zijn om dit niet goed te doen. Ik wijs erop dat inmiddels 61% van het rijkswagenpark al zero-emissie is. Ik reken daarbij voor het gemak het ministerie van Defensie niet mee, want dat vertekent het beeld; ik denk dat iedereen met gezond verstand wel snapt dat dat ministerie hors categorie is bij dit soort transitie. In 2025 zal 86% van alle nieuwe voertuigen die zijn aangeschaft in het rijkswagenpark zero-emissie zijn. Dat is volgens mij passend bij de voortrekkersrol.

Voor de Rijksoverheid gelden exact dezelfde regels als voor ondernemers, dus als zij een zero-emissiezone in willen, zullen ook zij netjes een ontheffing moeten aanvragen.

De heer Schutz vroeg of ik erken dat gespecialiseerde sectoren maatwerk nodig hebben, bijvoorbeeld bij geconditioneerd transport. Het antwoord op deze vraag is ja. Deze groep bedrijven, de zogenoemde "hard-to-abate"-bedrijven, is moeilijk over te zetten. Er zijn heel specifieke voorwaarden aan te stellen. We proberen echt om te kijken hoe je het met vrijstellingen kunt regelen. Bijvoorbeeld voor betonwagens hebben we nu een vrijstelling voor gespecialiseerde voertuigen. Ook is er het Convenant Duurzame Reinigingsvoertuigen om dit goed handen en voeten te geven. Dit zijn gewoon heel specifieke gevallen waarvan je logischerwijze snapt dat het gewoon heel ingewikkeld is om het te doen.

De VVD vroeg mij ook naar het effect van de stimuleringsregelingen voor vrachtwagens zoals AanZET en wat het effect is van de SiLK en de SWiM tot nu toe. Ik kan u melden dat de effecten positief zijn en dat de maatregelen werken. Inmiddels zijn 1.700 emissievrije trucks en waterstoftrucks hierdoor ondersteund. We zien ook dat het aantal emissievrije vrachtwagens in drie jaar tijd is gegroeid van 200 naar ruim 2.000. Van de SiLK is nog niet bekend wat de effecten zijn, omdat die regeling net is gestart.

Voor de kijkers thuis merk ik nog even op dat SWiM staat voor Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit, dat AanZET staat voor Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks en dat SiLK staat voor subsidie voor minder vrachtwagenkilometers in de logistieke keten. Zo kunnen we het allemaal volgen.

Tot slot de vragen over de tweedehandsmarkt. De tweedehandsmarkt is de volgende uitdaging waar we op gaan komen. Als er zich nieuwverkoop voordoet, hoe gaan we dan om met de tweedehandsmarkt? Ik zeg u hier wel bij dat het in beginsel aan een nieuw kabinet is om hier nieuw beleid over te formuleren. Er zal ongetwijfeld ook een prijskaartje aan hangen. Wat ik in mijn hoedanigheid probeer te doen, is alle goede ideeën die er zijn goed uit te werken en klaar te leggen voor een eventuele opvolger, zodat hij of zij er een vliegende start mee kan maken. Er zijn bijvoorbeeld ideeën over een e-timerregeling en inruilregelingen voor oudere auto's.

Dit ten aanzien van elektrische voertuigen.

De **voorzitter**:

Ik zag mevrouw Zwinkels als eerste. Het woord is aan u, mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Ik heb een vraag over de laatste toezegging die is gedaan. Ik begrijp dat een volgend kabinet zich erover kan gaan buigen, maar zou deze staatssecretaris in ieder geval wel een brief naar de Kamer willen sturen met daarin mogelijke maatregelen of oplossingsrichtingen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, maar laat me even kijken hoe we dat netjes in een brief kunnen vatten. Normaal komen bij de voorjaarsnota ook de voorstellen naar voren die we indienen voor het Klimaatfonds. Ik denk echter dat we op basis van wat we hebben liggen, het rapport Kansen in Kaart en alles wat er nu op de zeef ligt, ook wel een brief kunnen sturen met daarin een aantal opties. Ik blijf er wel bij dat dat een beleidsarme brief zal worden; we gaan er geen richting in kiezen, want omdat er ook een prijskaart aan hangt, vind ik echt dat dat aan een nieuw kabinet is.

De **voorzitter**:

Op welke termijn? Is dat dan bij de Voorjaarsnota?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal het voor de Voorjaarsnota sturen.

De **voorzitter**:

Oké, dank. Er is een vervolgvraag van mevrouw Zwinkels.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank voor deze toezegging. Volkomen begrijpelijk dat het op die manier wordt gepresenteerd; dat is akkoord. Ik heb in mijn eerste inbreng ook een aantal vragen gesteld over bidirectioneel laden, maar dat onderwerp komt misschien in een volgend blokje nog aan de orde. Ja, ik zie aan de staatssecretaris dat dat zo is. Dan wacht ik dat antwoord even af; dank u wel.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het ligt bovenaan.

De **voorzitter**:

Dan tellen we deze interruptie niet mee. Dan geef ik nu het woord aan de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

In de eerste termijn refereerde ik eraan, leidend tot een vraag die nog niet beantwoord is, dat u in overleg bent met de geconditioneerdvervoersector -- zeg maar vrachtwagens met een koelsysteem erbovenop -- en dat u daarin samen op weg gaat. Ik heb in de eerste termijn de vraag gesteld of u dat overleg zou willen uitbreiden met de categorie waar ook mevrouw Zwinkels het over had: de Vereniging Afvalbedrijven. Daar zegt men: we hebben geprobeerd om aan tafel te komen, maar dat is niet gelukt. Zou dat format niet kunnen helpen om de zorgen een beetje uit die sectoren te halen?

Het is een kleine brug -- ik heb ook dit in mijn eerste termijn genoemd -- van elektrische voertuigen naar elektrische vaartuigen. Ook de recreatievaart is zo'n sector. Komt die in een volgend blokje? Ik zie dat dat zo is. Oké, dan houd ik even mijn mond.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De recreatievraag zit in het blokje varia dan wel overig.

Er is nu wel een Convenant Duurzame Reinigingsvoertuigen. Dat gaat over afvalbedrijven en de reinigungssector. Ik zit even te zoeken waar er misschien spraakverwarring zit. Laat mij hier anders in tweede termijn even op terugkomen, want, nogmaals, er is een Convenant Duurzame Reinigingsvoertuigen en daar zouden deze partijen aan tafel moeten zitten. Er is ook geen reden om die partijen níét aan tafel te hebben, dus als die wens er is ... Ik kan even dubbelchecken of dat zo is en of we die wens dan kunnen invullen, want volgens mij delen de heer Schutz en ik de wens om hen aan tafel te hebben. Dat is immers juist de weg voorwaarts. Iedere sector is anders, dus laten we het vooral per sector goed organiseren middels die convenanten.

De heer **Schutz** (VVD):

Om de staatssecretaris te helpen heb ik een checkvraag. Het gaat hier om de Vereniging Afvalbedrijven. Dus een check of die erbij zit of niet. Zit die erbij, dan is het geen issue; zit die er niet bij, dan weten we waar we het over hebben.

Staatssecretaris **Aartsen**:

We gaan het even checken en komen er in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:

Dank voor uw toelichting. Ik kijk even of er nog interrupties op dit blokje zijn. Dat is niet het geval. Dan kan de staatssecretaris door naar zijn volgende blokje.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat blokje gaat dus over de laadinfrastructuur en netcongestie. Aan de ene kant is dat natuurlijk een veelgehoord probleem. Aan de andere kant proberen we in de nationale routekaart ook echt goed te bekijken hoe we dat zo kunnen organiseren dat het ook echt wel kansen biedt. Het is niet één of nul. Er zijn allerlei creatieve oplossingen, bijvoorbeeld gedeelde laadpalenhubs en laadpleinen op bedrijventerreinen. Het gaat ook om van elkaars punten gebruikmaken, slim delen van stroom, slim laden, maar ook terugleveren, het bidirectioneel laden. Ik werk op dit moment ook aan een nationale routekaart bidirectioneel laden. Dat is een hele mond vol. Een van die versnellingen kan een kans zijn om het daar waar de problemen ten aanzien van netcongestie echt hardnekkig zijn, slim te organiseren. Dat geldt natuurlijk zowel voor de particuliere als de zakelijke markt. Ik kan u toezeggen dat ik deze nationale routekaart voor de zomer met uw Kamer kan delen. We werken op dit punt samen met een Europese coalitie van landen. We werken samen met marktpartijen om dit te kunnen opschalen. Ik zal er ook voor zorgen dat we het punt van mevrouw Zwinkels over de dubbele energiebelasting kunnen meenemen en adresseren in deze routekaart, want dat is een knelpunt. Dat zal echter wel een besluit vragen van een nieuw kabinet richting het Belastingplan, maar we kunnen het zeker adresseren in die nationale routekaart, zodat een nieuw kabinet daarover netjes een beslissing kan nemen.

De heer Van Asten vroeg mij of wij bereid zijn om gemeenten te ondersteunen bij de transitie naar snellaadstations. Het antwoord daarop is ja. Wij hebben een Nationale Agenda Laadinfrastructuur, juist met de bedoeling gemeenten te helpen bij waar zij tegenaan lopen. Ik mocht zelf ook spreken op de nationale conferentie op het gebied van duurzaam vervoer. De heer Van Asten sprak over een petitie van Grond voor Verandering. Ik denk dat het verstandig is om te bekijken of ook deze partijen kunnen aansluiten bij die Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Dat is namelijk de plek waar alle partijen, netbeheerders, gemeenten, provincies et cetera et cetera, aan tafel zitten.

De heer Schutz vroeg mij naar de prijstransparantie. De heer Van Asten stelde daar ook een vraag over. Sinds 2020 heeft de ACM geen nieuw oordeel meer gegeven over de prijstransparantie. We zien echter wel in de landelijke

benchmarks dat de prijstransparantie op dit moment aan het stagneren is, dus wij zijn hierover een nieuw gesprek met de ACM gestart. Ik kan u toezeggen dat ik de Kamer in juni in de laadinfrastructuurbrief zal informeren over de nieuwe inzichten ten aanzien van prijstransparantie. Dat is in juni van dit jaar.

Tot slot van dit blokje de vraag wanneer het plan Stopcontact op Land gereed is. Het leerprogramma Stopcontact op Land is afgerond en aan het uitvoeringsplan wordt op dit moment gewerkt. Veiligheid is zeker een punt dat in het uitvoeringsplan wordt meegenomen. Het voornemen is nu om in 2027 met de eerste veilingen van de verzorgingsplaatsen te starten. Ik zeg er natuurlijk wel bij dat dit een hangijzer is waarbij ik graag verwijs naar de minister van IenW. Dit is natuurlijk een al lang lopende discussie met allerlei gevoeligheden. Dit is in ieder geval het voornemen van het kabinet, maar ik denk dat het wel verstandig is om daar inhoudelijk nog verder over te spreken met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De **voorzitter**:

Ik zag dat de heer Schutz nog een vraag heeft.

De heer **Schutz** (VVD):

Met enige aarzeling, die 'm zit in het feit dat het misschien terloops al is langskomen en dat ik dat heb gemist. Ik heb in de eerste termijn naar de brief verwezen. Daarin wordt aangegeven dat met name middelgrote bedrijven in de logistiek een probleem hebben, want die moeten een grotere netaansluiting hebben. Dat betekent dus dat je door netcongestie die grotere aansluiting weleens niet zou kunnen krijgen. Zijn er voor die bedrijven oplossingen, anders dan later wel grotere aansluitingen bieden, door bijvoorbeeld die ontheffing langer door te laten lopen? Het kan al geadresseerd zijn, maar daar ben ik niet helemaal zeker van, vandaar de checkvraag.

Staatssecretaris **Aartsen**:

En dan bedoelt de heer Schutz de zero-emissiezones?

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, want uiteindelijk word je daar gemeten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Helder. Ja, die ontheffingsmogelijkheid is er. Netcongestie is een landelijke ontheffingsmogelijkheid. In beginsel is dat voor twee jaar. Daarna is het gratis te verlengen. Daarnet heb ik aan de heer Schutz en mevrouw Zwinkels toegezegd dat we nog zullen bekijken of die twee jaar niet onnodige onzekerheid met zich meebrengt. Er zit een rationale achter, maar ik kan me voorstellen dat bedrijven denken: mijn netcongestie is over twee jaar ook nog niet opgelost, en dan? Misschien is het verstandig om, als we dat zeker weten, bijvoorbeeld uit een brief van de netbeheerder, te bekijken of we die twee jaar alvast kunnen oprekken, zodat je iets meer zekerheid hebt aan de voorkant.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan gaan we naar de duurzame brandstoffen. Er zijn een aantal vragen over de RED III gesteld. Ik wijs er wel op dat de RED III met terugwerkende kracht wordt ingevoerd per 1 januari 2026, maar op dit moment nog ter behandeling voorligt in de Eerste Kamer. De RED III is een Europese verplichting -- een goede verplichting, denk ik -- voor het bijmengen van biobrandstoffen. Zo bied je partijen die het op dit moment lastig vinden om over te stappen op elektriciteit of waterstof, toch de mogelijkheid om CO₂ te besparen met biobrandstoffen. Ik denk dat dat the best of both worlds is in de fase waarin we nu zitten.

RED III is een Europese verplichting die Nederland dus samen met alle andere landen moet doorvoeren. We hebben daar flink over gesproken in de Kamer. Ik heb in de afgelopen maanden voor het dilemma gestaan wat we doen met de inwerkingtreding en de ons omringende landen Duitsland en België. Dat is echt een flink dilemma geweest. We zien namelijk dat Duitsland heeft besloten om de verplichting niet te laten gelden voor de scheepvaart. Dat heeft als consequentie dat automobilisten meer zullen moeten betalen. Die keuze heeft Duitsland wel gemaakt en Nederland niet. Ik denk trouwens dat dat verstandig is. We hebben daar ook met de Kamer over gesproken. De scope in Duitsland is dus afwijkend, maar Duitsland heeft wel besloten om exact hetzelfde tijdpad te kiezen als Nederland, namelijk met terugwerkende kracht per 1 januari 2026.

Het ingewikkelde is dat België het spiegelbeeldige heeft gedaan en de scheepvaart er in principe wel onder laat vallen. Ondanks het feit dat Nederland een MoU met België heeft afgesloten ten aanzien van de datum van inwerkingtreding, is het waarschijnlijk dat België 1 januari 2027 als datum van inwerkingtreding heeft. We zitten dus echt in een heel ingewikkelde spagaat waarbij beide landen iets spiegelbeeldigs doen en wij

als Nederland daartussenin zitten. Ik ben begonnen hierover een pittig gesprek te voeren met de Belgische ambassadeur. Ik vind namelijk dat we elkaar in dit hoekje van Europa waar de scheepvaart groot is, niet het leven zuur moeten maken, maar dat we juist moeten proberen elkaar niet te beconcurreren op tijdstippen waarop we Europese wetgeving, die we uiteindelijk allemaal moeten invoeren, in laten gaan. Want daardoor krijg je bunkerconcurrentie. Met alles wat er in de wereld speelt, lijkt het mij erg onverstandig om dat op dit kleine stukje aarde met elkaar te gaan doen. Ik heb aangegeven dat ik het jammer vind dat het op deze manier loopt. Ik had in de Kamer toegezegd dat ik hier met de Belgen over zou spreken en dat heb ik dus ook gedaan. Dat is één.

Ik heb ook gekeken naar mitigerende maatregelen. Die hebben we ook genomen. Ook dit was weer een dilemma, want je hebt de koplopers die belangen hebben en je hebt de brandstofleveranciers die al hebben ingekocht en te maken krijgen met afwijkende situaties. Maar je hebt ook de belangen van de scheepvaart en het risico op bunkerconcurrentie en het verschuiven van die markt. Ik kan u zeggen dat dit best een ingewikkeld dilemma was. Ik heb met al die partijen gesproken over oplossingen. Ik heb geprobeerd een oplossing in het midden te zoeken die het voor alle partijen misschien net niet of net wel is, maar het is in een democratie soms verstandig om ergens in het midden uit te komen. We hebben besloten om de percentages voor de scheepvaart in 2026 wat minder te laten zijn, zodat we de pijn een beetje verdelen over de brandstofleveranciers, de koplopers en de scheepvaart. Zo konden we een beetje in het midden uitkomen. Dat betekent dat hiermee het prijsverschil voor de bunkerdiesel tussen Nederland en België niet helemaal wordt weggenomen, maar wel wordt gedempt. Op basis van wat we nu weten, is dat een goed compromis geweest. Zoals toegezegd aan de Kamer, monitoren we jaarlijks de ontwikkelingen die deze verplichting heeft in de ons omringende landen, zowel voor de brandstofleveranciers als voor de producenten. Dat misschien in het algemeen.

Daarmee heb ik dus ook de vraag van de heer Schutz beantwoord over koplopers die hierdoor worden afgeremd. Het eerlijke antwoord is dus ja. We hebben echt geprobeerd om het in een goeie balans te doen en iedereen een beetje pijn te laten pakken. Op die manier hebben we geprobeerd het met elkaar te verdelen.

De heer Schutz vroeg me ook hoe het met Duitsland zit. Ik heb net aangegeven dat ze daar qua tijd hetzelfde zitten als wij in Nederland, maar dat zij ervoor gekozen hebben om geen verplichtingen op te leggen aan de scheepvaart. Ons inzicht is dat dit in de huidige marktomstandigheden in Nederland geen probleem hoeft te zijn, maar we blijven het wel monitoren.

Dan de massabalanssystematiek, waar de heer Schutz naar vraagt. Ook daar heb ik een aantal maanden geleden natuurlijk veel over gesproken met voorgangers van u. Er wordt gevraagd of ik in de volgende voortgangsbrief

daarop in zou willen gaan. Het antwoord daarop is ja. Dat wil ik graag doen. We hadden eigenlijk gehoopt om voor het einde van 2025 een update te hebben over hoe het zit met het verduidelijken van die regels; dat had de Europese Commissie ook toegezegd. Hier zit dus het probleem dat Nederland de Europese regels volgt. Als die de ene kant op gaan, zullen wij het ene doen. Als die de andere kant op gaan, zullen wij het andere doen. Het probleem is nu dat er onduidelijkheid is, waardoor een land als België -- het was toch België? -- er een andere interpretatie van die regels op nahoudt. Dat vinden wij niet goed. Vandaar dat wij er bij de Europese Commissie op hebben aangedrongen -- dat doen we nog steeds -- om met die verduidelijking te komen. Dan weten we wat de regels zijn en dan zullen zowel Nederland als België zich daaraan houden. Een gelijk speelveld is namelijk altijd in het belang van Nederland.

De heer Goudzwaard vroeg mij iets over de mestvergisting. Ik kan u melden dat biomethaan in de brandstoftransitieverplichting meetelt als een volwaardige hernieuwbare brandstof.

Voorzitter. Daarmee heb ik volgens mij de vragen over RED III proberen te beantwoorden.

De **voorzitter**:

U bent door uw interrupties heen, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is leuk, voorzitter, maar ik heb het in een derde van mijn bijdrage over ETS2 gehad en de staatssecretaris heeft er geen woord over gesproken.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat zit in het kopje overig. Dit ging over RED III en andere verplichtingen.

De **voorzitter**:

Geduld is een schone zaak.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Ik zal mijn blokjesstructuur gaan evalueren.

De voorzitter:

Ik kijk of er een ander Kamerlid is dat in dit blokje nog een interruptie zou willen plegen. Dat is niet het geval. Dan gaat de staatssecretaris door met zijn volgende blokje.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat is het blokje deelmobiliteit. Daar is het ook veel over gegaan. Ik denk dat de deelmobiliteit een mooie modaliteit is. Ik denk alleen dat het wel goed is om hier ook weer een beetje het midden op te zoeken. Op dit moment is 0,09% van alle auto's in Nederland een deelauto. Dat is heel, heel, heel, heel gering. Dat staat dus ook echt nog in de kinderschoenen. Kijk naar hoe Nederlanders auto's gebruiken en hoe zij auto's ervaren. Ik denk dat dit nooit de kurk gaat worden waar ons mobiliteitsbeleid op drijft. Ik denk dat het belangrijk is om dat hier ook wel even neer te zetten. Ik denk wel dat het een mooie aanvulling is op de hele beschikbare mobiliteitsmix en dat het in veel gevallen ook verstandig en goed is om het op die manier te doen. Denk bijvoorbeeld aan binnensteden of aan mobiliteit die je soms voor je werk nodig hebt. Ik merkte het zelf. Ik ben in het kader van laadinfrastructuur op werkbezoek geweest bij WattHub op de Maasvlakte. Dat is een heel ingewikkeld terrein om te bereiken met het openbaar vervoer of de ov-fiets, kan ik u zeggen. Een van onze mensen had hiervoor gelukkig toegang tot een deelauto. Voor dit soort situaties en toepassingen is het natuurlijk heel fijn dat je als je niet zelf in het bezit bent van een auto, een deelauto kunt gebruiken. Daarom denk ik dat het goed is dat we dit ook volwaardig en goed meenemen in het mobiliteitsbeleid.

We moeten echter niet de illusie wekken dat dit nou de oplossing voor alle problemen in de mobiliteitsmix gaat zijn en dat alle Nederlanders ooit in het bezit zullen zijn van een deel... Hier ga ik de mist in! Ik bedoel: dat alle Nederlanders ooit gebruik zouden gaan maken van deelmobiliteit. We moeten het volgens mij juist stimuleren op de plekken waar het echt een goeie oplossing kan zijn. Dat is waar ruimtegebrek een probleem is, waar het druk is en waar er sprake is van eenmalig gebruik. Of het is voor mensen die nu geen auto kunnen bezitten omdat het te duur is, omdat ze er geen plek voor hebben of omdat ze er te weinig gebruik van maken. Als ze dan naar een plek moeten waar weinig openbaar vervoer is of waar je niet met de fiets kunt komen, dan is het een mooie oplossing. Dat betekent dus dat we het goed moeten regelen.

Daar waren een aantal vragen over gesteld. De heer Van Asten vroeg mij iets over de definitiekwestie, omdat je die definitie ook op een aantal plekken wil kunnen toepassen, bijvoorbeeld in de fiscaliteit of als een werkgever het goed wil kunnen organiseren. Ik kan u dus toezeggen dat ik ga werken aan een definitie van deelmobiliteit. Ook gaan we kijken hoe je met modeldefinities kunt gaan werken, zodat je die toe kunt gaan passen op de

verschillende doelstellingen, maar ook mee kunt nemen in de fiscaliteit en de handhaving. Dit is natuurlijk wel een flink klusje; die heb je niet zomaar toegepast, omdat er allerlei verschillende modaliteiten zijn. Maar ik kan u toezeggen dat wij aan de slag gaan met modeldefinities voor deelmobiliteiten. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de voortgang. Dan gaat u ongetwijfeld vragen wanneer. Ik ga even naar rechts kijken, zodat ik mensen niet onnodig over de kling ga jagen qua tijdsdruk. Ik krijg naast me het advies om dat in april te gaan doen. Ik hoop dat u daarmee genoeg neemt. Heel goed. Fijn.

Dan de vragen over de pilot voor deelmobiliteit voor ambtenaren. Ik noemde net al een voorbeeld waarbij er succesvol gebruik is gemaakt van de pilot voor deelmobiliteit voor ambtenaren. Die waren zeer content. Dat heb ik in ieder geval N=1 begrepen. Dat is positief. De pilot is ook bedoeld voor woon-werkverkeer en zakelijk gebruik. We verwachten in de eerste zes maanden hiermee wel een goed beeld op te kunnen halen. Dit is zo'n toepassing waarmee je iets optioneel aanvullend mogelijk maakt voor ambtenaren. Ik denk dat het enorm goed is om dat op die manier te doen. Ik wijs er wel op dat de structurele invulling als het gaat om de 21 nieuwbouwlocaties echt lokaal aangewezen is. De gemeente moet lokaal beslissen of iets past bij de lokale context. Het is dus aan gemeenten zelf om dat op die manier in te vullen. Dat was het ten aanzien van deelmobiliteit.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Van Asten een interruptie heeft. Het woord is aan u.

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

Dank voor het feit dat u met die definitie komt; die is erg nuttig. Over die 21 gebieden: het is inderdaad zo dat er gemeentelijke autonomie geldt. Als oud-wethouder kan ik daar alleen maar heel blij mee zijn. Maar het gaat erom dat er een enorme landelijke opgave ligt ten aanzien van het bouwen van die tienduizenden woningen. Deelmobiliteit is daarvoor echt absoluut noodzakelijk. Ik merkte bij de staatssecretaris toch enige terughoudendheid in het enthousiasme over het gebruik van deelmobiliteit, behalve die ene keer dat hij er zelf gebruik van maakte, naar de Maasvlakte. Het punt is dat gemeentes worstelen om dit voor elkaar te krijgen en dat ontwikkelaars dit niet voor een langere termijn kunnen vastleggen. Vervolgens wordt er dan gezegd: dan is de vraag er niet. Die deelmobiliteit is er dan vervolgens niet, terwijl er nu wel, met alle subsidies van zowel IenW als VRO, hele wijken worden neergezet met het idee dat mensen minder eigen auto's zullen hebben en aangewezen zullen zijn op de mobiliteiten van lopen, fietsen, over en dus die deelmobiliteit. Vandaar dat wij wel degelijk een grote rol zien als het gaat om het aanbieden van deelmobiliteiten, of in ieder geval het

structureren van het aanbod van deelmobiliteit, ook naar aanleiding van die Leidraad deelmobiliteit in vastgoed- en gebiedsontwikkeling. Daar komen goede voorstellen uit, maar daar komt ook wel uit -- dit zeg ik uit eigen ervaring; ik leg ook mijn N=1 op tafel -- dat dit absoluut noodzakelijk is. Ik zou graag nog een reactie willen hebben op dat punt van die terughoudendheid.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nogmaals, ik ben terughoudend omdat ik denk dat het echt ook aan gemeenten zelf is om dat in te vullen. Ik zie niet hoe een landelijke overheid deelmobiliteit moet gaan aanbieden of moet gaan structureren. Dat moeten private initiatieven zijn. Als je daar lokaal ruimte aan wil geven, zal dat ook echt in de lokale context moeten gebeuren. Wij proberen dat met kennisoverdracht op een goede manier te doen. We proberen dat ook met pilots te doen. We hebben gisteren ook de MIRT-brief naar uw Kamer mogen sturen. Ook vanuit daar wordt er, op verzoek van uw Kamer, geld uitgetrokken voor pilots rondom het goed faciliteren van inclusieve deelmobiliteit. Ik denk dat dit ook echt iets is wat zich binnen de lokale context moet gaan ontwikkelen. Die markt moet zich ook gaan ontwikkelen. Dat hebben we ook met deelscooters gezien: die markt had een enorme opkomst. Dat is positief. Ik denk dat daar toen vanuit leefbaarheidsperspectief -- dat hoeft ik de heer Van Asten hier in het Haagsche niet te vertellen -- ook weer een aantal nadelen uit voortkwamen. Het is dan ook belangrijk om zoiets op lokaal niveau te doen. Maar als de gemeenten behoefte hebben aan betere landelijke handvatten, bijvoorbeeld wat betreft die definities, dan denk ik dat de landelijke overheid dat moet organiseren. Vandaar dat ik ook een toezegging heb gedaan omtrent die landelijke modeldefinities.

De **voorzitter**:

Helder. U kunt verder, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Dan kom ik bij het dikke mapje "overig". Ik begin met de vragen van mevrouw Van der Plas over Schiphol. Dan ga ik echt verwijzen naar de minister van IenW. Gisteren heeft de Kamer gevraagd om een brief te sturen over de situatie daar. Die zullen wij als ministerie netjes sturen. We hebben volgende week de begrotingsbehandeling, waar deze onderwerpen ook aan bod komen. Er zijn heel veel vragen gesteld over private bedrijven, Schiphol en KLM. Het beleid van IenW staat daar los van. Die kan en ga ik dus niet

beantwoorden in dit debat. Het is echt aan de minister en vervolgens ook aan die partijen zelf om daar antwoord op te geven.

Voorzitter. Er zijn een paar vragen gesteld over de CO₂-emissienormen. Op dit moment loopt hier een debat over in Europa. Nederland heeft geprobeerd om hierin een middenpositie te bepalen. Er zijn een aantal ferme moties aangenomen in de Kamer. Het kabinet heeft de lijn dat het belangrijk is om in Europa koers te houden op het gebied van elektrificatie door middel van die CO₂-normen, maar dat het verbod op verbrandingsmotoren altijd een middel moet zijn en nooit een doel op zichzelf. Het is een middel om er te komen, niet een doel. Je moet oog hebben voor knelpunten. Daarom wachten wij eerst af wat de Europese Commissie er in de evaluatie over zegt. Die hebben we inmiddels binnen. We broeden op dit moment op een BNC-fiche. Die zullen we ook naar uw Kamer sturen.

Maar overal, ook in de Europese Raad, heb ik een aantal keren gezegd dat we hierbij steeds weer het midden moeten vinden. Voor het overgrote deel van de mobiliteit zal elektrificatie het belangrijkste zijn. Het is ook belangrijk om daar koers in te houden. Maar er zullen ook een aantal specifieke gevallen zijn. Denk aan "hard-to-abate"-situaties, of situaties waarbij het noodzakelijk is voor de long range. Daarbij is een vorm van verbranding, in combinatie met elektriciteit, toch een mogelijkheid. Dat is denk ik ook het gesprek dat we in Brussel moeten voeren. Laten we hier geen ideologische totempalen van maken, de ene kant op of de andere kant op. Laten we gewoon heel praktisch kijken hoe we ervoor zorgen dat de massabeweging -- ik noemde het net al gekscherend: huis-tuin-en-keukenauto's -- dus het overgrote deel van de personenauto's, netjes elektrisch wordt, op een betaalbare en beschikbare manier. Maar je moet ook oog hebben voor situaties waarbij het echt knelt, waarbij het echt vervelend wordt. Dat is in ieder geval de pragmatische lijn die ik ook in Brussel zal hanteren.

Dan zijn er een aantal vragen gesteld over de fietsmobiliteit, of actieve mobiliteit, zoals we dat op het ministerie noemen. Die maakt echt integraal onderdeel uit van de mobiliteitsmix. We proberen dit ook mee te nemen in de hele woningbouwopgave. We hebben dus middelen vrijgesteld voor de WoMo-gelden. In de verdeling is actieve mobiliteit meegenomen, zodat je juist bij de nieuw te bouwen wijken goed aan de voorkant nadenkt over hoe je de fiets daar een goede plek in gaat geven. Kun je ook de combi maken van fiets, auto en ov? Het is heel belangrijk om dat te doen.

Voorzitter. Dan de harmonisatieslag in de watersportsector. Bij lokaal beleid zitten we weer met het probleem -- of probleem, dat is een feit -- dat het ook een lokale afweging is. Wij gaan daar niet over. Ik zie het natuurlijk wel knellen. Ik zal deze vraag nog even terugnemen in de tweede termijn, of in de anderhalve termijn. Ik neem deze vraag even mee naar de tweede termijn, omdat de heer Schutz ook vroeg hoe we omgaan met ondernemers die aangeven dat zij graag in gesprek willen over de vraag hoe zij dit kunnen

harmoniseren. Ik kom er in de tweede termijn op terug, zodat ik er goed antwoord op kan geven.

Wanneer komt de notificatieregeling vereniging van eigenaren? Hoe gaat die helpen? De notificatieregeling valt onder het ministerie van mijn collega van VRO. Ik kan namens haar melden dat het wetsvoorstel medio 2026 wordt verwacht.

Dan zijn er nog een aantal vragen gesteld over de administratieve verlichting voor het midden- en kleinbedrijf. Zoals ik al eerder aan u heb gemeld, heeft het kabinet besloten om de rapportageverplichting voor het midden- en kleinbedrijf af te schaffen. Ik denk dat dat een belangrijk signaal is. Ik denk dat deze, net als heel veel regels overigens, ooit is bedoeld als goede intentie, om bewustwording bij het midden- en kleinbedrijf te creëren ten aanzien van verduurzaming en het CO₂-gebruik bij het woon-werkverkeer van werknemers. Maar vanaf dag één van de invoering zagen we dat heel veel ondernemers het als een papieren tijger ervoeren. Dan kun je met je vinger wijzen en zeggen: het was zijn schuld, het was zijn idee of hij heeft ertoe besloten. Dat is een tijdje gebeurd. Ik ben van de school dat het dan vooral belangrijk is dat je een beslissing neemt. Dat heb ik gedaan toen ik ongeveer een maand staatssecretaris was. Ik heb besloten om die rapportageverplichting voor het midden- en kleinbedrijf af te schaffen. Dat zijn we nu heel snel in gang aan het zetten. Ik heb in de tussentijd aan de gemeenten gevraagd om terughoudend te zijn met de handhaving.

Volgens mij moeten we dat altijd op die manier doen bij regels. Vaak is iets een goed idee, maar als het is ingevoerd en het geen goed idee meer blijkt te zijn, moet je volgens mij ook gewoon het besluit durven te nemen. Ik denk dat het heel verstandig is dat we dat op die manier doen.

Dan de volgende vraag. Ik heb er nog heel veel. Ik heb nog heel veel blaadjes.

De **voorzitter**:

Mevrouw Zwinkels heeft een interruptie. Ik kijk ook even naar de tijd. We hebben ook nog een tweede termijn, dus als u uw interruptie in de tweede termijn kwijt kunt, scheelt dat misschien qua tijd. Die overweging laat ik aan u.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Mijn interruptie gaat precies over de twee concrete punten die de staatssecretaris net heeft behandeld, dus het lijkt me handig om er nu op door te vragen. Ik was benieuwd of die notificatieregeling daadwerkelijk meteen in werking treedt vanaf de zomer. Die vervolgvraag had ik gesteld. Over het afschaffen van de rapportageverplichting had ik gezegd: steun

daarvoor, mits we kijken hoe we kleinere bedrijven ondersteunen met duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld met het opstellen van een fietsplan. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dat gebeurt?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat laatste kunnen wij toezeggen. Er is de COVER-subsidie. Ook informatievoorzieningen zijn beschikbaar. Best practices zoals fietsregelingen staan centraal bij het RVO-informatiepunt. Ook de campagne "Zet ook de knop om" wordt daarin meegenomen. Dat kan ik dus toezeggen. Ik kan geen antwoord geven over het wetsvoorstel van VRO, want dat zit echt bij de minister van VRO. We hebben doorgekregen dat het wetsvoorstel medio 2026 komt. Hoe dat exact zit, zult u toch echt aan mijn collega moeten vragen.

Voorzitter. De heer De Hoop vroeg naar de export van giftige brandstoffen. We hebben daar inderdaad een stap op gezet, maar het is voor Nederland altijd belangrijk om dat in internationale context te doen. Daarom heeft Nederland het initiatief genomen voor brede internationale afspraken. Er zijn al afspraken met de Benelux Unie. We zijn op dit moment bezig om die uit te breiden naar ofwel andere landen, ofwel de gehele Europese Unie. Dat doen we in samenspraak met de Inspectie Leefomgeving en Transport.

De heer Goudzwaard stelde een vraag over de vrachtwagenheffing en had daar een heel concrete casus bij. Ik moet u in beginsel verwijzen naar de minister. De minister is namelijk verantwoordelijk voor de vrachtwagenheffing. Ik heb goed gehoord wat u heeft gezegd in deze casus. Volgens mij is dit een belangrijk signaal. Ik zal de casus die de heer Goudzwaard heeft uitgesproken, delen met de minister. Ik zal hem vragen om dit signaal serieus te nemen, zoals we met alles doen, en hem verzoeken om daar op korte termijn op terug te komen. We hebben volgende week de begrotingsbehandeling. Ik zal de minister verzoeken om daar tijdens of voorafgaand aan de begrotingsbehandeling netjes op terug te komen, zodat de heer Goudzwaard dat kan betrekken bij de begrotingsbehandeling, waar we elkaar hopelijk gaan zien.

De heer Heutink heeft mij een vraag gesteld over ETS. Ik denk dat het goed is om te melden dat de bedragen die hij noemde, niet overeenkomen met wat op dit moment de benzine kost. Het kabinet heeft natuurlijk besloten om de accijnskorting door te trekken. Dat is volgens het kabinet in ieder geval verstandig om te doen. De Kamer heeft daar in het Belastingplan een ander oordeel over geveld. Het is niet de verantwoordelijkheid van het kabinet. Wij hebben een eerste voorstel gedaan. Wij dachten en denken nog steeds dat dat verstandig is voor de mensen die afhankelijk zijn van de auto. Het ETS zal niet alleen in Nederland gaan gelden; daar moeten we wel eerlijk over zijn. Dat gaat ook in Duitsland gelden. Het prijsverschil tussen Nederland en Duitsland is op dit moment ongeveer €0,15 en dat is het eigenlijk ook al

jarenlang. Hoe hoger de benzineprijs in Nederland is, hoe aantrekkelijker het simpelweg in absolute euro's wordt om de grens over te gaan. Hoe hoger de prijs in Nederland is, hoe vervelender het namelijk is om je auto vol te gooien, zeg ik ook even als particulier persoon. Die trek zien we natuurlijk al een tijdje gebeuren. Op dit moment lopen er gesprekken over ETS2. Die zullen wij als Nederland ook voeren in Europees verband. Volgens mij heb ik dan alle vragen in het blokje overig zo goed als mogelijk geprobeerd te beantwoorden.

De voorzitter:

Ik geef de heer Van Asten het woord.

De heer Van Asten (D66):

Ik had nog even gewacht, want ik dacht dat het misschien bij het blokje overig zou komen. Ik vond de vraag die ik stelde vrij fundamenteel. Die ging namelijk over de veranderende Europese context. De steun die Nederland heeft uitgesproken voor het voorstel om de CO₂-doelen voor de automotivesector te verlagen, zorgt er natuurlijk wel voor dat wij uiteindelijk die klimaatneutrale mobiliteit in 2050 veel lastiger gaan bereiken. Daar zijn dus extra maatregelen voor nodig. Ik was eigenlijk wel benieuwd welke maatregelen daar dan voor in de plaats komen volgens de staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Er zitten een paar aannames in het verhaal van de heer Van Asten die niet helemaal correct zijn. Nederland heeft niet actief gepleit voor het verlagen van de CO₂-normen in Brussel. Wij hebben, ook in reactie op de moties die in deze Kamer zijn ingediend, gezegd dat wij het doel van elektrificatie steunen, dat het dan logisch is dat de CO₂-normen gelden, maar dat de CO₂-normen niet een doel op zichzelf of een heilige graal zijn, maar een middel om ervoor te zorgen dat wij elektrificatie van het wagenpark mogelijk maken. We hebben dat ook steeds vrij consistent gezegd. Als we zien dat het knelt, moeten we ook openstaan voor de situaties waarin het knelt. Vandaar dat wij hebben gezegd: wij houden niet principieel vast aan het verbod op de verbrandingsmotor. Je moet openstaan voor de evaluatie. Die evaluatie is nu gekomen. Het kabinet is op dit moment bezig om een BNC-fiche op te stellen. De Europese Commissie heeft een voorstel gedaan voor 90%. Die andere 10% moet op een andere manier worden ingevuld. We moeten even goed kijken naar hoe dat past. Dat zei ik al. Ik denk dat hier vooral een pragmatische houding verstandig is, en niet een ideologische discussie waarbij het verbod op de verbrandingsmotor in 2035 een soort van totempaal is. We moeten op een gegeven moment gewoon pragmatisch kijken. Voor

welke voertuigen is het verstandig om die CO₂-normen vast te houden? Waar is dat ook geen enkel probleem, of een beperkt probleem dat je kunt oplossen met andere mitigerende maatregelen? En waar zie je dat het gewoon echt knelt of pijn doet? Je moet dan ook openstaan voor die knelpunten. Die houding heb ik ook richting mijn collega's in Brussel uitgesproken. Van nieuwe nationale maatregelen ten aanzien van dit voorstel is op dit moment geen sprake. We liggen op koers als het gaat om het mobiliteitsdoel. We proberen ieder jaar bij de KEV en de Voorjaarsnota te kijken welke maatregelen op dat moment genomen moeten worden om de doelen vast te houden, gelet op de markt.

De voorzitter:

Dank, staatssecretaris. Dan gaan we nu door naar de tweede termijn. Ik zou dan als eerste de heer Van Asten namens D66 het woord willen geven.

De heer Van Asten (D66):

Ik wilde de laatste opmerking van de staatssecretaris nog net op gaan schrijven voor de tweede termijn, maar die pak ik dan gelijk op.

Ik ben blij met de beantwoording van de staatssecretaris, behalve van de laatste vraag. Er was een toezegging voor Grond voor Verandering om te kijken of er een transitie mogelijk is naar gemeentelijke laadstations daar waar nu nog tankstations zitten. Heel fijn dat zij kunnen aansluiten bij die gesprekken.

Ik had het punt van de deelmobiliteit nog opgeschreven. Dit is niet voor alle Nederlanders een oplossing, maar wel voor een heleboel. Ik denk dat we hier dus juist aan de vooravond staan van een grote toekomst voor de sector van de deelmobiliteit. We hebben hem keihard nodig, zoals ik al in een interruptie aangaf. Anders kan er simpelweg niet gebouwd worden. Je kan niet in hoge dichtheden bouwen en tegelijkertijd maximale parkeernormen voor privéauto's houden. Dat zal in de Randstad net even anders liggen dan in Brabantse dorpen, zeg ik erbij.

De tien nieuwe steden zullen hier juist heel veel baat bij hebben. Laten we daar dus koploper in zijn. Ik broed er nog op om hier toch nog met een motie over te komen in een debat dat ik hierover zou willen hebben.

De voorzitter:

Als dat het geval is, zult u nu een tweeminutendebat aan moeten vragen.

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

Bij dezen graag. Ik beëindig het stuk toch nog weer met de EU-wetgeving. De staatssecretaris en ik zitten net op het andere spoor, niet zozeer over welke beslissing er dadelijk in Europa wordt genomen en of dat nou wel of niet die 90% is. Ik zou er voorstander van zijn om de autolobby vanuit sommige landen niet direct hun zin te geven.

De **voorzitter**:

U moet wel echt afronden, meneer Van Asten.

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

Ik kom tot mijn afronding, voorzitter. Het gaat wel effect hebben. Als het effect is dat hierdoor in Nederland langere tijd auto's met verbrandingsmotoren gaan rondrijden, betekent het dat het lastiger wordt om klimaatneutrale mobiliteit in 2050 te bereiken. Als we het doel wel voor ogen willen houden, betekent het dat we andere maatregelen nodig hebben. Ik vraag dus ook aan de staatssecretaris: welke maatregelen zijn dan mogelijk?

De **voorzitter**:

Helder. Ik heb het aan het begin van de tweede termijn niet helder genoeg gezegd, maar in de tweede termijn hebben we een derde van de spreektijd in de eerste termijn. Dat betekent dat eenieder 1 minuut en 20 seconden aan spreektijd heeft. Ik geef nu het woord aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. De landelijke gemiddelde adviesprijs voor brandstof is vandaag €2,24, zeg ik tegen de staatssecretaris voordat hij denkt zomaar Kamerleden te kunnen corrigeren op feiten. Dit zijn de feiten. Het feit is ook dat twee derde van die brandstofprijs bestaat uit belastingen en accijns. Automobilisten worden gewoon uitgemolken. Met ETS2 wordt dat nog vele malen erger.

Tot slot. Ik wil nog even een ding zeggen over de rapportage. Ik word eigenlijk een beetje moe van de stoerdoenerij als het gaat over de besluiten die de staatssecretaris allemaal wel niet neemt. Het is namelijk niet meer dan normaal dat als de Kamer vraagt om een besluit in te trekken of om een regel te schrappen, de staatssecretaris dat gewoon doet en niet vervolgens hier gaat zeggen: o, kijk, ik ben hier de goede staatssecretaris, ik heb dit besluit

genomen, kijk mij eens goed zijn. Het was een opdracht van de Kamer en het is de normaalste zaak van de wereld dat de staatssecretaris dat gewoon uitvoert zonder de grote broek aan te trekken.

Daar wil ik het bij laten.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Schutz namens de VVD-fractie.

De heer **Schutz** (VVD):

Dank u, voorzitter. Wat betreft het ongelijke speelveld: dank aan de staatssecretaris voor het eerlijke antwoord dat de worsteling die hij had, leidde tot een tussenoplossing. Op basis van zeer recente gegevens die mij bereikt hebben bij de binnenvaart, is er wat mij betreft wel eerder een evaluatie nodig dan pas over een jaar. Het is prima om het over een jaar te doen, maar de actualiteit vergt, juist vanwege die prijsprikkels en het gevaar van bunkeren -- meer ga ik er niet over zeggen, want het is strategisch en daarom gevaarlijk -- zou ik de staatssecretaris wel willen vragen of hij eerder, misschien al wel deze maand, wil kijken met de binnenvaart hoe dat nu uitwerkt in de praktijk.

Ik heb ook nog een vraag over bijmengen. Of dat met betrekking tot bijmengingspercentages eventueel zou leiden tot een verhoging, bijvoorbeeld van 20% of zelfs 30%, met name met het oog op FAME.

Ten aanzien van de toezegging over de Kamerbrief om de massabalanssystematiek de volgende keer te bespreken. Dat was al een toezegging die in de brief zat zoals we die vandaag behandelden. Of hij daar uitdrukkelijk ook de luchtvaartbrandstof bij wil betrekken. Omdat het wachten is op de verduidelijking van het standpunt van de EU-Commissaris meneer Jørgensen. Die is er inmiddels al een tijdje, maar er zit ook een verschil hoe wij daarnaar kijken en anderzijds België en Duitsland die fysiek leveren niet per se noodzakelijk vinden wat wij wel doen. Er zit dus een verschil van benadering. Ik kom tot een afronding, voorzitter. Vrees niet. Dat vergt een nadere reactie. Ook op het rapport van Royal NLR en de administration of SAF deliveries via CEPS.

Mijn laatste punt gaat over een bevestiging over recreatievaart. Dat gaat inderdaad over de harmonisatie. Niet als vraag: wilt u alstublieft tegen de gemeente zeggen dat ze het niet doen, maar wel om vanuit hetzelfde perspectief zoals we dat met wegvervoer doen om te kijken dat het geen lappendeken wordt. Omdat het anders een bewegend doel wordt.

Dat was het, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank, voor uw bijdrage. De heer Goudzwaard van JA21 heeft geen inbreng in de tweede termijn. Ik kijk dan naar mevrouw Zwinkels van het CDA.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):

Dank, voorzitter. Al onze vragen zijn beantwoord. Dank aan de staatssecretaris. We willen wel graag deelnemen aan het tweeminutendebat om eventuele aanmoedigingen te doen. Dat laat ik bij dezen weten.

De **voorzitter**:

Dat kan via de plenaire Griffie, maar dat komt ongetwijfeld helemaal goed. Gezien de tijd zal ik even afzien van mijn tweede termijn namens de GroenLinks-Partij van de Arbeid-fractie. Ik vraag de staatssecretaris of hij direct kan beantwoorden. Dat kan hij. Het woord is aan hem

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter, dank. Er zijn een paar opmerkingen gemaakt. Aanmoedigingen zijn altijd welkom. Als het gaat om deelmobiliteit en dat soort zaken probeer ik gewoon te kijken hoe we dat ook echt kunnen vormgeven.

Als het gaat om de EU-wetgeving wil ik het volgende zeggen. Wij voorzien daar op dit moment geen effect in, ook omdat het voorstel zich nog moet uittrillen. Er ligt nu een voorstel van de Europese Commissie. Daar gaan we nog over spreken. Onze pragmatische inzet is het volgende. We moeten ook eerlijk zijn. De Kamer heeft tot twee keer toe een hele stevige motie aangenomen over dit voorstel. Wij proberen daar als kabinet echt een soort goede middenpositie in te pakken. Dit gaat over "hard-to-abate"-situaties, over voertuigen waarbij het heel ingewikkeld is om op die termijn een volwaardig elektrisch alternatief te hebben. Daar zijn ook allerlei andere varianten voor mogelijk. Daar proberen we volgens mij ook goed naar te zoeken. We proberen om een beetje in balans te blijven: we willen wel proberen de doelstellingen te halen, maar niet een middel tot een heilig doel te verklaren. Dat zal ook de lijn van het BNC-fiche zijn.

De heer Heutink heeft het een en het ander gezegd over de CO₂-rapportageverplichting. Volgens mij heeft de Kamer er in ieder geval bij voorgangers van mij al regelmatig op aangedrongen om dat te doen. Toen ik aantrad was dat nog niet het geval. Daarom heb ik precies gedaan wat de heer Heutink mij vroeg, namelijk het besluit nemen om het af te schaffen. Dat hebben we zo gedaan.

Voorzitter. We proberen zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de massabalans. Ik zal zo nog een paar specifieke vragen van de heer Schutz beantwoorden.

Hoe werken de mitigerende maatregelen van de RED III nu uit? Ons signaal is dat die in de prijs op dit moment nog niks doen. Die signalen hebben wij niet, maar ik vind dat ik dit soort signalen altijd serieus moet nemen. Ik denk daarom dat het verstandig is om het gesprek aan te gaan met de scheepvaartsector om te horen wat daar nu de situatie is. Ik ga daar wel duidelijk over zijn: ik ga op dit moment niet nog meer maatregelen nemen, want het is echt een hele preciaire balans. Ik denk echter dat het wel goed is om de signalen op te halen, zodat we die weten en eerder dan de monitoring mee kunnen nemen. Dat is de vraag van de heer Schutz over de mitigerende maatregelen van de RED III.

Welke acties onderneemt de staatssecretaris om meer FAME in diesel te kunnen bijmengen? De EU-Brandstofkwaliteitsrichtlijn stelt dat er 7% FAME op de markt moet zijn. In Nederland doen we dat met B7. Tot 10% mag als het wagenpark dat aankan. TNO toonde aan dat voor veel vrachtwagens onbekend is of de garantie ... Dit is geen lekkere zin. Dit zijn allemaal vragen die in de tweede termijn zijn gesteld. Ik heb ook nog een setje vragen over de SAF-wetgeving. Ook die is vrij technisch. Vindt u het goed als ik daar schriftelijk gewoon netjes op terugkom? Anders ga ik nu dingen voorlezen en doen we alles in de vluchtigheid, terwijl dat volgens mij geen recht zou doen aan de gestelde vragen en ook niet aan de uitgewerkte antwoorden. Ik doe die dus even schriftelijk af, als u dat goedvindt, voorzitter.

De heer **Schutz** (VVD):

Dat was ook de vraag.

De **voorzitter**:

Oké, dan voldoet de staatssecretaris op die manier voldoende aan het verzoek.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Heel graag. De heer Schutz vroeg mij nog of de Vereniging Afvalbedrijven is aangesloten bij het convenant. We hebben dat even nagevraagd. Zij is op dit moment geen lid van het convenant. Echter, iedereen die wil aansluiten, is natuurlijk van harte welkom. Wij zullen de koffie dus klaarzetten, contact opnemen en de Vereniging Afvalbedrijven uitnodigen om daaraan deel te nemen.

Tot slot de laatste vraag, over de watersportsector. Zoals ik al zei, is het in beginsel een lokale aangelegenheid. Wel kan ik toezeggen dat wij ook daarover het gesprek zullen aangaan, dus over de vraag waar nou specifiek behoefte aan is en hoe we dat op een goede manier kunnen doen. Ik ga niet het hele beleid overnemen. Dan kom je op hetzelfde punt als bij de zero-emissiezones. Maar kijken of er landelijke harmonisatie, landelijke handreikingen, gesprekken met de VNG en noem maar op mogelijk zijn, zodat het voor ondernemers wat fijner wordt, kan ik toezeggen. Wij gaan dus ook graag het gesprek aan met de watersportsector.

De **voorzitter**:

De allerlaatste uitsmijter van de heer Schutz. Heel kort.

De heer **Schutz** (VVD):

Het gaat om het voorkomen van een lappendeken. Ga vooral het gesprek aan met het Watersportverbond en HISWA-RECRON.

Staatssecretaris **Aartsen**:

We zullen met hen contact opnemen om dat te doen.

De **voorzitter**:

Helder. Dan dank ik de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik stel vast dat de heer Van Asten een tweeminutendebat heeft aangevraagd. Dan hebben we nog een lijst met toezeggingen, die ik met u langs zal lopen.

- De eerste toezegging. In de voortgangsrapportages over zero-emissiezones worden voortaan ook de signalen van de koepelorganisaties meegenomen. Ook zal hierin worden ingegaan op eventuele marktverschuiving in zero-emissiezones en op de mogelijkheid van rechtvaardig beboeten. Dit is een toezegging aan de heer Schutz en mevrouw Zwinkels.

- De tweede toezegging. In de volgende voortgangsrapportage komt de staatssecretaris nog even terug op de inbreng van ONL van 30 juni jongstleden. Dat is een toezegging aan de heer Schutz.

De derde staatssecretaris ... Ha, de derde staatssecretaris! Ik hoop niet dat we die nog krijgen. Die hebben we al, hoor ik. Zo!

- De Kamer wordt voor de Voorjaarsnota schriftelijk geïnformeerd over de mogelijke maatregelen en de oplossingsrichtingen voor het stimuleren van de

tweedehandsmarkt voor elektrische auto's. Dat is een toezegging aan mevrouw Zwinkels.

- De vierde toezegging. Voor de zomer ontvangt de Kamer de nationale routekaart bidirectioneel laden. Hierin wordt ook het probleem van dubbele energiebelasting geadresseerd. Dat is een toezegging aan mevrouw Zwinkels.

- De vijfde toezegging. In juni van dit jaar wordt de Kamer in de laadinfrastructuurbrief geïnformeerd over de nieuwste inzichten over prijstransparantie naar aanleiding van het contact met de ACM. Dat is een toezegging aan de heer Schutz en de heer Van Asten.

- De zesde toezegging. In de volgende brief over RED III zal de Kamer worden geïnformeerd over de massabalanssystematiek. Dat is een toezegging aan de heer Schutz.

- De zevende toezegging. In april wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van het opstellen van landelijke modeldefinities voor deelmobiliteit. Dit is een toezegging aan Van Asten en De Hoop.

- Acht. De Kamer ontvangt tijdens of voorafgaand aan de begrotingsbehandeling een reactie op het signaal van het lid Goudzwaard over bestelauto's tot 3.500 kilo. Dit is een toezegging aan de heer Goudzwaard.

- De staatssecretaris zei op het laatst nog dat hij schriftelijk terugkomt op een aantal openstaande vragen.

Ik vraag de staatssecretaris en de leden of mij iets ontgaan is. Ik kijk toch nog heel kort naar de heer Schutz.

De heer **Schutz** (VVD):

Ja, ik denk twee dingen. Eén: dat bij die brief ook de luchtvaart wordt betrokken. Ten tweede: dat de staatssecretaris het gesprek aangaat met de recreatievaartsector.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris knikt. Dan noteren we dat. Ik wil iedereen die dit debat mogelijk heeft gemaakt danken. Ik noem de mensen op de publieke tribune, de mensen die thuis het debat gevolgd hebben, de staatssecretaris en de leden van deze commissie. Ik sluit deze vergadering.

Sluiting 12.58 uur.

