

Vergaderjaar 2024–2025

31 305

Mobiliteitsbelei

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 479

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Vastgesteld 22 november 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 17 oktober 2024 overleg gevoerd met de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 maart 2024 inzake start internetconsultatie subsidieregelingen laadinfrastructuur (Kamerstuk 31 305, nr. 446);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 maart 2024 inzake logistieke laadinfrastructuur en doorberekening zero-emissie logistiek aan consumenten (Kamerstuk 31 305, nr. 450);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 maart 2024 inzake reactie op de motie van het lid Van Houwelingen over uitspreken dat het onwenselijk is om brandstofauto's voor 2040 op te nemen in de regels omtrent zero-emissiezones (Kamerstuk 31 305, nr. 442) (Kamerstuk 30 175, nr. 460);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2024 inzake verduurzamen brom- en snorfiets (Kamerstuk 31 305, nr. 452);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2024 inzake toezegging gedaan tijdens het commissiedebat Duurzaam vervoer van 31 januari 2024 over de uitrol van (logistieke) laadinfrastructuur op verzorgingsplaatsen (Kamerstuk 31 305, nr. 462);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2024 inzake voortgang implementatie RED III vervoer (Kamerstuk 32 813, nr. 1383);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 april 2024 inzake resultaten Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Kamerstuk 31 305, nr. 453);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2024 inzake voortgangsbrief en ontwikkelingen deelmobiliteit (Kamerstuk 31 305, nr. 464);**

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2024 inzake regionale uitrol laadinfrastructuur (Kamerstuk 31 305, nr. 466);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake voortgang duurzaam vervoer en toelichting voorjaarsbesluitvorming 2024 (Kamerstuk 31 305, nr. 468);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake onafhankelijke toets zero-emissiezones, rapportage van meldingen van ondernemers en voortgangsgesprek centraal loket (Kamerstuk 30 175, nr. 463);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juni 2024 inzake tweede voortgangsbrief implementatie RED III vervoer (Kamerstuk 32 813, nr. 1403);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 april 2023 inzake invulling aan de motie van de leden Bontenbal en Van Ginneken over verschillende scenario's voor de stimulering van duurzame mobiliteit na 2025 voorleggen aan de Kamer (Kamerstuk 31 305, nr. 350) (Kamerstuk 31 305, nr. 402);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 oktober 2024 inzake moties duurzaam vervoer (Kamerstuk 31 305, nr. 473).**

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

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Olger van Dijk, Peter de Groot, Heutink, De Hoop, Van Houwelingen, Kostić, Pierik en Veltman,

en de heer Jansen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 13.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, dames en heren. Van harte welkom aan iedereen die op de publieke tribune aanwezig is en aan iedereen die dit op afstand volgt. Ook een hartelijk welkom aan de Staatssecretaris en de leden. Welkom bij het commissiedebat Duurzaam vervoer. We hebben vanmiddag drie uur de tijd voor dit debat. Dat betekent dat de leden een indicatieve spreektijd hebben van vier minuten. Ik stel voor dat we in eerste instantie drie interrupties doen, omdat we ook voldoende tijd willen hebben om naar de beantwoording van de Staatssecretaris te luisteren. Ik kijk even rond; dat roept geen reacties op. Wat mij betreft gaan we dan ook direct beginnen met de eerste termijn van de kant van de Kamer. Ik wil graag mevrouw Veltman van de VVD daartoe het woord geven.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De VVD is van mening dat verduurzaming van vervoer van belang is om minder brandstoffen te hoeven transporteren uit onvrije landen en om te zorgen voor schonere lucht in onze steden. Het gaat er daarbij niet om wat we niet meer mogen, maar om hoe we dingen wél kunnen doen op een realistische manier. De gewone automobilist moet zo min mogelijk worden geraakt door hogere kosten of belastingen en het moet aantrekkelijk zijn en betaalbaar worden om elektrisch te rijden. In het hoofdlijnenakkoord staat dat verduurzaming van het wagenpark gestimuleerd blijft worden. Mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris is hoe hij zich hiervoor gaat inzetten. Welke stappen gaat hij zetten?

Voorzitter. Bij het wagenpark van de toekomst hoort ook een overzichtelijke plek aan de snelweg, waar laden steeds meer onderdeel van wordt en fossiele brandstoffen langzaam minder. Stel je voor dat je aan komt rijden en dat er een overzichtelijke plek is, waar duidelijk is waar je heen moet om te tanken of te laden, waar de shop ook wat later in de avond open is en waar het gewoon een prettig en overzichtelijk geheel is, waar je je welkom voelt. Maar dat is in de praktijk nu totaal niet het geval. Er is gedoe over wie het tanken, het laden en de shop mag aanbieden. Tankstationhouders, mkb'ers en familiebedrijven die al sinds mensenheugenis aan de snelweg zitten en die graag een overgang maken naar laden, komen vanwege een vergunningenstop in een sterfhuisconstructie terecht. Laadpunten aan de snelweg worden nu zelfs verwijderd. Laadstations bevinden zich soms ergens achteraf op een terrein. Dan moet je door het gras lopen om van de ene naar de andere plek te komen. Er zijn inmiddels spookplekken waar vroeger tankstations waren. Dit moet anders, nu en om het voor de toekomst goed te regelen. Het ministerie werkt aan een nieuw regime, maar dit nieuwe regime gaat juist niet zorgen voor die overzichtelijke plek waar je je welkom voelt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of hij het toekomstige beleid wil aanpassen zodat het wél goed geregeld wordt. Ik denk dan aan het aanbesteden van één geheel waar de verschillende functies onder hangen. Mijn vraag is of tot die tijd de vergunningenstop van tafel kan. Ik heb over het aantrekkelijk maken van elektrisch rijden ook de volgende vragen. Allereerst weet de elektrische rijder vooraf of direct na het laden vaak niet wat de prijs is. Het zicht op de prijs is het laatste jaar zelfs

verslechterd. Kan de Staatssecretaris toezeggen om hiervoor concrete doelen en termijnen af te spreken? Wat de VVD betreft zouden de laadpastarieven, dus wat het je exact kost als je met een laadpas gaat laden, openbaar beschikbaar moeten worden. De laadpaalexploitanten zijn binnenkort weliswaar verplicht om de laadtarieven aan de paal openbaar beschikbaar te stellen, maar deze verplichting geldt niet voor laadpassen. Kan de Staatssecretaris toezeggen ook hier actie op te ondernemen?

Het doel is om in 2025 bij 60% van de laadsessies slim te laden, dus voor het meest gunstige tarief van de energie op een bepaald moment. Bij het bereiken van dit doel wordt vooral ingezet op slim laden bij publieke laadpalen, terwijl slechts 20% van de elektrische kilometers in Nederland bij een publieke laadpaal wordt geladen en 58% op eigen terrein. Ook zien we dat de aandacht uitgaat naar het beperken van stroomtoevoer in spijtstijden. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe er in zijn actieplannen meer aandacht kan komen voor de lagere tarieven in de daluren bij de publieke laadpaal in plaats van afknijpregimes tijdens spitsuren, en voor het vergroten van portemonneebewust laden thuis.

Voorzitter. Biobrandstoffen zijn een belangrijk ingrediënt om tot een CO₂-neutrale economie te komen. In het regeerprogramma staat dat het kabinet inzet op de productie en toepassing van duurzame brandstoffen in mobiliteit en transport. Wat de VVD betreft nemen we de belemmeringen die daar nu voor zijn weg, om de afzet en opschaling van biobrandstoffen te vergroten. Daarom heb ik de volgende vragen aan de Staatssecretaris. Welke ruimte ziet hij om de limieten van het gebruik van biobrandstoffen te verruimen? Door verbeteringen in het productieproces worden de limieten sneller bereikt. Het is dan ook niet meer dan terecht dat die limieten worden verruimd. Voor biolng blijkt Nederland extra regels te stellen aan de mogelijkheid om dit via bestaand gasnetwerk te vervoeren. Andere landen doen dit niet. In het regeerprogramma staat dat er geen nationale koppen op Europese regelgeving komen. Hoe ziet de Staatssecretaris dat in dit verband?

Tot slot, voorzitter. De VVD is blij met hoe de vrachtwagenheffing in de begroting is verwerkt. Dat wil zeggen dat de inkomsten uit de heffing worden teruggesluisd naar de sector, zodat de sector verder kan verduurzamen. Met biobrandstoffen kan een aanzienlijke vergroening van wegtransport plaatsvinden. Dit maakt nu echter geen onderdeel uit van de terugsluis. Ziet de Staatssecretaris hiervoor nog ruimte binnen de terugsluis van de vrachtwagenheffing?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Er zijn interrupties voor u, mevrouw Veltman. Allereerst van de heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Het valt mij een beetje op en tegelijkertijd tegen dat de VVD niks zegt over die verschrikkelijke zero-emissiezones. Dit debat is daar toch bij uitstek geschikt voor? Ik ben heel erg benieuwd of de VVD het niet allemaal erg lang vindt duren voordat het kabinet met uitstelmaatregelen komt. Zo nee, wat ziet de VVD dan het liefst van het kabinet?

Mevrouw Veltman (VVD):

Ik dank de heer Heutink voor deze vraag, want dan heb ik nu de gelegenheid en de tijd om hierop in te gaan, als dat van u mag, voorzitter. Ik krijg daar een klein beetje tijd voor, hoor ik.

Wij zijn van mening dat de zero-emissiezones die nu gepland staan, voor veel ondernemers niet haalbaar zijn. Je ziet dat ondernemers de aanschaf van een dure elektrische bus nog niet kunnen betalen. De tweedehandsmarkt is nog onvoldoende op gang gekomen. De laadinfrastructuur is nog

niet op orde. Eigenlijk komt er een hele administratieve rompslomp bij deze ondernemers terecht. We zijn een heel systeem om een ontheffingencircus aan het organiseren. Wat ons betreft zorgen we ervoor dat de ondernemers de ruimte krijgen om hieraan te voldoen en hoeft dat dus niet al vanaf 2025. Aanstaaende dinsdag komt een voorstel in stemming in onze Tweede Kamer om die ruimte te gaan bieden. Ik moet zeggen dat de manier waarop sommige partijen spreken over deze ondernemers me echt tegen de borst stuit. Het gemak waarmee gesproken wordt, stuit me ook tegen de borst. Er worden dingen gezegd als «o, maar die kunnen het wel» en «ze kunnen toch ontheffingen aanvragen». Dat stuit me werkelijk tegen de borst. Ik zou zeggen: kijk eens naar de praktijk. In bijvoorbeeld Ede en Apeldoorn hebben ze om deze redenen de zero-emissiezone uitgesteld, en dat is te prijzen.

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

Ik wil toch even doorgaan op de zero-emissiezones. Ik weet dat er voor de VVD twee grote symbolen zijn binnengehaald: de accijnsverlaging en het oprekken van de milieuzones met de PVV. Daar wil ik wat over vragen. Naar aanleiding van vragen die u eerder stelde, is er een onafhankelijk onderzoek gedaan door Berenschot. Die stelden een aantal dingen. Ik noem er een paar. «Uitstel van invoering zou zorgen voor onduidelijkheid bij ondernemers. Veel gemeenten en ondernemers hebben ook al verregaande investeringen gedaan waardoor het onverantwoord en onwenselijk wordt geacht om nu nog van koers te veranderen.» Ook is het «een intensief samenwerkingsproces». «Hoewel men niet altijd achter de implementatie van zero-emissiezones staat, erkent men breed dat de voorwaarden voor ondernemers realistisch en toereikend zijn.» Dat zijn de problemen waar men tegen aanloopt. Kan mevrouw Veltman nog explicieter noemen wat dan de problemen zijn? Waarbij denkt zij: dit is zo onacceptabel, ik zou dit willen uitstellen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zeker. Dank voor de vragen. U bevindt zich in goed gezelschap, want in datzelfde onderzoek staat letterlijk «het is complex» en «de ondernemers moeten navigeren door een web van regels en uitzonderingen om te bepalen welke regels op hen van toepassing zijn». Er moet dus qua communicatie en bewustwording nog heel veel water door de Rijn. Er staat ook: «Dit kan de uitvoerbaarheid en de uitlegbaarheid van het beleid bemoeilijken.» Dat zie ik bijvoorbeeld in Ede en Apeldoorn, want daar is voor de zomer besloten tot uitstel in verband met deze complexiteit voor de ondernemers, omdat ze het niet mee kunnen maken. Om die reden zeg ik «niet doen» en «terecht dat er hier om uitstel wordt gevraagd».

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

Ik wil doorgaan op dit punt. Als je geen netaansluiting kunt krijgen, dan kan je inderdaad een ontheffing krijgen. Ik snap dat Ede en Apeldoorn dat zelf niet doen. Ik kan me geen voorbeeld voorstellen dat mevrouw Veltman kan noemen waarvoor je geen ontheffing kunt krijgen. Dat kan zelfs op het moment dat je een ernstige ziekte hebt, met pensioen gaat, binnenkort stopt met het bedrijf, niet op tijd bent of te maken hebt met een verzwaarde netcongestie. Als dat allemaal ook al niet het geval is, heb je als je onvoldoende financiële middelen hebt zelfs nog de mogelijkheid om via de bedrijfseconomische omstandigheden een ontheffing aan te vragen.

Dit gaat ook over een betrouwbare overheid. Dit uitstellen vind ik onverantwoord richting alle ondernemers die gigantische, gigantische investeringen hebben gedaan om dit voor elkaar te krijgen. Ik voorzie dan vele rechtszaken. Dat zeg ik niet alleen.

Mijn laatste opmerking bij deze interruptie. Als je naar het onderzoek kijkt, dan zie je dat er 77.000 bezoekers zijn geweest op de website die hier

speciaal voor is opgesteld. Daarvan zijn er 23 reacties met een negatieve lading en zijn er 17 ondernemers bezorgd. Dat is zo weinig. Ik vind het echt onbegrijpelijk, onbehoorlijk en ook niet ...

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

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

... bestuurlijk verantwoordelijk om voor uitstel te kiezen, zeg ik via u tegen mevrouw Veltman.

De voorzitter:

Vraagteken. Mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het stuit mij tegen de borst hoe sommige partijen met gemak praten over hoe ondernemers dit wel even kunnen fixen. Ik val in herhaling als ik zeg: er is juist geconcludeerd dat het complex is en dat de ondernemers in een ontheffingenoeuwoud belanden. Ja, het is te prijzen dat ondernemers die investeringen hebben kunnen doen, dat hebben gedaan. Het is goed voor het milieu. Fijn dat zij dat hebben kunnen doen, dat ze die stappen hebben kunnen zetten, maar wij willen daarmee niet zeggen dat we de ondernemers die het niet mee kunnen maken, aan de kant zetten. Dat is precies wat ze hebben gezien in Ede en Apeldoorn. Ik hoor u de cijfers uit het onderzoek noemen. Maar ik heb zelf nog een informatieavond in de gemeente Ede meegemaakt, waar ik de ondernemers zelf direct heb gehoord over de zorgen die ze hebben over de ontheffingen en het oerwoud aan vrijstellingen en ontheffingen, het overgangsregime en de onduidelijkheid daaromtrent. Dat is gewoon geen optie voor veel ondernemers. GroenLinks-PvdA staat bekend als een partij die wat minder om de ondernemers geeft. Wij doen dat wel. Wij willen dat iedereen dit mee kan maken.

De voorzitter:

Meneer De Hoop, uw derde interruptie.

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

Ik vind het prima dat het mijn laatste interruptie is, want ik vind het ook niet een chique manier om dit debat te voeren, om te zeggen dat wij niet voor ondernemers zijn. Prima. We kijken verschillend aan tegen zero-emissiezones, vanwege een politiek idee daarover. Prima. Maar op het moment dat een onafhankelijk onderzoek vaststelt dat dit de manier is om het te doen, op het moment dat ondernemers zelf in groten getale zeggen dat ze gigantische investeringen doen ... We hebben een rondetafelgesprek gehad waarin de RAI en de BOVAG – Han ten Broeke is nota bene een partijgenoot van u – stelden dat dit niet de manier is om dit te doen. Dan zou ik mevrouw Veltman willen vragen om iets minder dogmatisch vast te houden aan haar strijd tegen zero-emissiezones en ook te kijken naar de verantwoordelijkheid van een overheid om daar eerlijk in te zijn en goede bestuurlijke keuzes te maken. Nota bene een PVV-staatssecretaris heeft erkend dat hij ziet dat bijna alle gemeentes dit willen. Ede kiest er zelf voor om het niet te doen. Dat mag ook. Dus ik snap oprecht de hele argumentatie van mevrouw Veltman van de VVD niet.

De voorzitter:

Ik geef best wel veel ruimte voor deze interrupties en de antwoorden. Ik zat ook te kijken naar het aantal leden. Ik wil graag een kort antwoord, zodat we door kunnen gaan met de eerste termijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Als ik kort antwoord, zou ik het volgende willen zeggen: die bloemist die graag de bloemstukken rond wil brengen, de bakker die wil rondbrengen, en alle partijen, zeker de kleinere ondernemers in die gemeente, maken zich gewoon te grote zorgen en kunnen het niet meemaken. Naast mij blijf ik nu horen, buiten de microfoon: ja, maar ze kunnen allemaal onthefingen aanvragen. Daarover heb ik gezegd wat ik heb gezegd. Mensen in een ontheffingenoerwoud sturen en op basis daarvan een regeling uitvoeren, is de omgekeerde wereld.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA. O, kijk eens aan. Het lid Kostić is ook aangekomen bij dit debat; welkom. Ik zie dat u nog een interruptie heeft. De heer Olger van Dijk heeft die ook, maar ik begin met u voor een interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Goedemiddag, dank u wel. Ik moet schakelen tussen verschillende debatten, dus excuus. Het verbaast me gewoon heel erg hoe de VVD zich nu opstelt, helemaal niet op basis van feiten maar op basis van een soort onderbuikgevoel. We weten uit het onderzoek dat net is aangehaald ... Er zijn verschillende aspecten genoemd, maar de eindconclusie is toch echt een oproep aan het Rijk dat gemeenten en ondernemers gebaat zijn bij een stabiele overheid die vasthoudt aan de gemaakte afspraken en de spelregels niet tijdens het spel aanpast. Dus het is van groot belang dat juist die eerste minimale stap in 2025 wordt doorgezet. Dat zegt niet de Partij voor de Dieren, of andere partijen die groen zijn. Het zijn TLN, VNO en MKB-Nederland die de VVD daartoe hebben opgeroepen. Dat is toch een heel groot deel van de ondernemers. Dus het lijkt erop dat juist de VVD de ondernemers hier in de steek laat. Ik vraag de VVD waarom ze dat doen.

De **voorzitter**:

En ik vraag nogmaals aan de leden om de interrupties kort te houden. Ik doe dat in generieke zin, omdat we een debat hebben van drie uur en dat op tijd moeten afronden vandaag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Omdat je, als je dit doet, ondernemers juist in de steek laat. Ik wil ook verwijzen naar Ondernemend Nederland, ook een branchevereniging voor ondernemers, die aangeeft dat het voor heel veel mensen niet haalbaar is. En ik zei al: het is de omgekeerde wereld. Als je een hele regeling in het leven roept waarbij we alleen maar onthefingen en vrijstellingen moeten aanvragen, ben je volgens mij verkeerd bezig.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik constateer nog steeds dat de VVD gewoon niet luistert naar onderzoeken. Ook het Rijk heeft geconcludeerd dat gemeenten dit gewoon goed hebben geregeld. Maar goed, ik ga terug naar iets wat in het coalitieakkoord staat, namelijk dat het de verantwoordelijkheid van gemeenten is, dat we het uiteindelijk overlaten aan gemeenten. Dus kan de VVD ten minste toezeggen dat ze zich houden aan de coalitieafspraken dat het uiteindelijk aan gemeenten is en dat het Rijk niet gaat dwarsbomen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

In het voorstel dat dinsdag in stemming zal komen in de plenaire zaal, ziet u dat het ons te doen is om uitstel geven aan die ondernemers die het anders niet redden en het niet kunnen meemaken. Dat is de kern van het verhaal. Wij zien en begrijpen dat gemeenten gaan over het wel of niet

inrichten of starten van zero-emissiezones. Wat wij doen met dat voorstel, is een beroep doen op de Staatssecretaris om ervoor te zorgen dat de ondernemers die het niet kunnen meemaken, niet buiten de boot vallen. Hoe dat er in de uitwerking precies uitziet, is de volgende stap, maar dat we dat gaan regelen met elkaar, staat voorop.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić, laatste interruptie.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Die motie begrijp ik trouwens absoluut niet. Dat wat er wordt gevraagd, is eigenlijk al geregeld. Maar los daarvan wil ik gewoon een heel helder antwoord. Staat de VVD nog achter wat er in het coalitieakkoord staat, namelijk dat het aan de gemeenten is om die zero-emissiezones wel of niet door te voeren en dat wij dus niet gaan dwarsbomen? Kan de VVD bevestigen dat het Rijk niet moet dwarsbomen als gemeenten gewoon willen doorzetten?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zoals ik zei, zit de oplossing in de uitwerking, en die is aan de Staatssecretaris. Maar ik kan mij voorstellen dat als je landelijk een uitzondering kunt regelen, je nog steeds de optie hebt dat de gemeente er vervolgens over gaat of zij wel of niet start met die zero-emissiezone.

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

Vanuit NSC zien we ook wel degelijk dat er nog zorgen zijn bij ondernemers, maar we zien natuurlijk ook dat er al tien jaar over deze zones wordt gesproken en dat je op een gegeven moment ook van de wal moet. Ik ben blij om te horen van de VVD dat ze 1 januari 2025 niet ter discussie stellen als mogelijke ingangsdatum als gemeenten daarvoor kiezen. Die lokale autonomie is voor ons ook belangrijk. Tegelijkertijd hoor ik de VVD praten over ondernemers. Ik hoor de voorbeelden, die natuurlijk vooral over wat kleinere bedrijven gaan die nu simpelweg die investering niet kunnen doen. Mijn vraag aan de VVD is of zij kan preciseren om welke ondernemers het gaat. Als je het breed formuleert, lijkt het toch een pleidooi voor een algeheel uitstel. Dus dat is mijn vraag: wat wordt er bedoeld met ondernemers?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Met «ondernemers» wordt bedoeld: ondernemers die dit anders niet mee kunnen maken. Je ziet dat dat vooral voor de wat kleinere mkb'ers geldt. Dat heb ik ook in de afgelopen debatten helder gemaakt. Maar laatst sprak ik een mkb'er die 100 man personeel heeft en een omzet van 6 miljoen. Die wil een nieuwe ambachtelijke bakkersvestiging in een gemeente openen, maar heeft uiteindelijk besloten om dat niet te doen vanwege de zero-emissiezones, terwijl het een schitterend bedrijf is, met werkgelegenheid en een mooi product, duurzaam gemaakt. Dan wordt hem die mogelijkheid ontnomen. Ook dat soort zaken spelen mee.

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

Toch nog even om het scherp te krijgen. Stel dat deze oproep door de Staatssecretaris wordt opgepakt en er inderdaad nog gekeken wordt naar een mogelijkheid om te standaardiseren. Dat zou toch niet mogen leiden tot uitstel als gemeenten wel op 1 januari 2025 van start willen gaan?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Wat wij vragen in het voorstel, is: zorg ervoor dat die bedrijven die het niet meemaken, uitgezonderd kunnen worden. Welk soort bedrijf dat dan is, om welke grootte het gaat en hoe dat georganiseerd wordt, is onderdeel van de uitwerking. Maar zoals gezegd, voor ons staat centraal

dat er veel ondernemers zijn die dit niet kunnen meemaken. Er zijn ondernemers die wel al hebben geïnvesteerd. Dat is heel erg mooi, maar dat betekent niet dat je de ondernemers die dat niet kunnen, vervolgens in de steek laat.

De voorzitter:

We kunnen verder met de volgende spreker van de kant van de Kamer. Dat is de heer De Hoop van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Vandaag spreken we over duurzaam vervoer. Dat is iets waar GroenLinks-Partij van de Arbeid altijd enthousiast van wordt. Dat weet u ook. Het is alleen wel jammer dat we op dit moment te maken hebben met twee bewindspersonen die letterlijk alle vormen van duurzaam vervoer ontmoedigen. Er is een accijnsverlaging van 1,2 miljard, maar treinreizen worden weer duurder. En alle regelingen voor EV's worden afgeroomd. Eigenlijk is er maar één voertuig dat elektrisch is waar dit kabinet echt voor staat, en dat is de fatbike. Dat is toch een beetje teleurstellend, moet ik zeggen.

Na jaren van positieve ontwikkelingen gaan we van belonen naar bestraffen, want schoon rijden wordt duurder dan vervuilen. Met miljarden aan accijnskorting draait dit kabinet de geldstroom om, van EV naar fossiel. We gaan van «de vervuiler betaalt» naar «het betalen van vervuilers». Dat is wat mij betreft echt de omgekeerde wereld. Ik heb daarom een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Kunt u zich nog herinneren hoeveel procent van de accijnskorting terecht komt bij de Nederlanders met de laagste inkomens, die door de hoge brandstofprijzen in de problemen komen? Hoeveel van die 1,2 miljard helpt ons bij het oplossen van een maatschappelijk probleem? Hoeveel van de aanschafsubsidies voor EV's, nieuw en tweedehands, leidt binnen de levenscyclus van zo'n auto tot een betaalbare mobiliteitsoptie voor mensen met een smalle beurs? Heeft u dat onderzocht? Is dat dan goed besteed geld? Hoeveel besparen we als maatschappij aan maatschappelijke kosten voor CO₂, stikstof en gezondheidsgevolgen per vervanging van een fossiele auto? Zit dat in de berekeningen en hoeveel is dat dan?

Wat zijn de gevolgen van het afschaffen van de subsidie voor de instroom van EV? Wat zijn de gevolgen voor de beschikbaarheid van betaalbare tweedehands-EV's over vijf jaar? Wat zijn de gevolgen voor het klimaatbeleid? Welke aanvullende maatregelen gaat u nemen om alsnog de doelen te halen? Is het doel van 100% nieuwverkoop EV in 2030 van de afgelopen drie kabinetten nog steeds een doel? Waar komen we dan nu op u uit?

Voorzitter. We kregen eindelijk de beantwoording van de motie van mijn voorganger Nijboer over het afficheren van de total cost of ownership van auto's. De autosector heeft daar zelf niet zo veel zin in. Ik vraag de Staatssecretaris om dat wel te doen voor de vijf populairste EV's en hun fossiele tegenhanger, bijvoorbeeld onder het nieuwe belastingregime van 2026 en 2027. Waar komen de kosten voor de consument dan op uit? Dat mag voor het volgende overleg. Als u dat wilt toezeggen, hoef ik daar geen motie over in te dienen.

Voorzitter. Mijn eigen motie over een top tien voor deelmobiliteit geeft een mooi overzicht aan maatregelen. In de appreciatie beschrijft de Staatssecretaris vooral de maatregelen die al genomen zijn, maar wat gaat hij doen met de maatregelen die er staan? Er zijn bijvoorbeeld zes wettelijke of fiscale maatregelen. Dan zou je zeggen dat de Staatssecretaris die kan oppakken. Ik roep u dan ook op om dat te doen: huiswerk. En hoe koppelt de Staatssecretaris alles terug naar lokale partners en partners in de sector?

Voorzitter. Het effect van goed georganiseerde deelmobiliteit op doelgroepenvervoer en de vervoersarmoede is nog niet onderzocht, maar wij

verwachten zelf veel baten. Wat zouden we bijvoorbeeld met die 1,2 miljard kunnen doen aan vervoersarmoede, als we dat zouden investeren in deelmobiliteit of als we zouden kiezen voor het succesvolle klimaatticket van Duitsland? We zagen vandaag nog dat dit een modal shift van 30% oplevert van wegverkeer naar de trein. Voor dat geld zou je die tickets wel twee keer in kunnen voeren. Of iets bescheidener: wat zou u kunnen doen met bijvoorbeeld 10% van die accijnskorting van de VVD, die 1,2 miljard, voor duurzaam vervoer?

Voorzitter. Ten slotte de zero-emissiezones. Ik ben blij met het onderzoek van Berenschot en dat zelfs een PVV-staatssecretaris nu inziet dat dit gewoon de begaanbare route is. Ik ben blij dat ondernemers en het hele veld deze afspraken met elkaar gemaakt hebben. We hebben ook een bestuurlijke verantwoordelijkheid om dat door te zetten.

Voorzitter. Ten slotte nog twee dingen. Duurzaam vervoer gaat natuurlijk ook over de fiets. We zien dat er veel veiligheidsproblemen zijn. Ik hoor graag van de Staatssecretaris wat hij daarvoor doet.

Ik wil eindigen met een compliment. Ik ben blij dat het vorige kabinet, maar daarmee ook dit kabinet, 98 miljoen heeft uitgetrokken voor twee van de laatste dieseltreinen, die tussen Hengelo en Zutphen en die tussen Almelo en Hardenberg, een opvolging van mijn motie. Daar zijn we ontzettend blij mee. Ik zou graag een tijdpad van de Staatssecretaris krijgen voor het zo snel mogelijk afbouwen van ook de allerlaatste dieseltreinen.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Olger van Dijk.

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

Ik heb een vraag over de zero-emissiezones, want dit hangt hier vanmiddag toch een beetje boven de tafel. Ik heb de volgende vraag aan GroenLinks-Partij van de Arbeid. Stel dat er voor een groep ondernemers nog ontzettend veel verschillen zijn tussen gemeenten. Ik denk dat dat zo is. Denk aan een paar kleine marktkeoplui en cetera. Stel dat we daarvoor met standaardisatie wat kunnen bereiken. Staat GroenLinks-Partij van de Arbeid daar wel voor open, zonder in de gemeentelijke autonomie te treden ten aanzien van de invoering?

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

Ik heb de stukken gelezen en het hele traject met de zero-emissiezones gezien, en ik zie ook dat er voor die groep eventueel nog ontheffingsmaatregelen kunnen zijn. Die zijn ook al gestandaardiseerd. Volgens mij kunnen ze daar prima binnen vallen. Het laatste stuk is er volgens mij heel scherp over. Dit gaat over bedrijfseconomische omstandigheden. Als je onvoldoende financiële middelen hebt, kun je gewoon een ontheffing aanvragen. Dus wij vragen hier naar dingen die al mogelijk zijn. Ik weet hoe ontzettend veel gedoe al die onderhandelingen zijn geweest om die zero-emissiezones voor elkaar te krijgen, met al die mensen in het maatschappelijke veld. Als we er hier weer één dingetje van afknippen, ook een gedeeltelijke willekeur, krijg je die hele discussie opnieuw. Het bedrijfsleven is er klaar voor. Je pakt ondernemers die al grote investeringen hebben gedaan, dus mijn oproep aan deze partij is echt: doe het nou gewoon. Het veld is er klaar voor. We hebben een bestuurlijke verantwoordelijkheid. En ik zie niet in waarom dit niet binnen de huidige ontheffingen zou kunnen vallen.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb nog een vraag over de zero-emissiezones. We hebben al heel veel over de ondernemers en de zelfstandigen gesproken die best veel moeite hebben om dit mee te maken. Kan de heer De Hoop aangeven wat voor

invloed het volgens hem heeft op de burger? Ik kan me goed voorstellen dat het veel duurder wordt als ondernemers klussen moeten doen in die zero-emissiezones en dat dit uiteindelijk ook effect heeft op de prijzen die zij moeten berekenen voor de mensen die in de zero-emissiezones wonen. Kan de heer De Hoop aangeven welke invloed dit zou hebben op de prijzen die de ondernemers moeten doorrekenen voor hun diensten en producten?

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

Ik heb natuurlijk geen inzicht in de berekeningen die ondernemers maken voor de prijs die uiteindelijk bij de consument terechtkomt. Wat ik een beetje ingewikkeld vind – en dat merk ik bij veel meer debatten – is dat ik nu bijna als enige in deze zaal het beleid van Rutte IV aan het verdedigen ben. Deze milieuzones komen nota bene van een VVD-Mminister en een CDA-Staatssecretaris. Ik vind dat wel wat ingewikkeld worden. Dit zijn afspraken die al jaren geleden gemaakt zijn. Er zijn heel veel ontheffingen. En ja, kosten worden helaas vaak doorberekend aan de consumenten. Daar heb ik ook moeite mee. Dat zie ik in de supermarkten. Dat zie ik op heel veel plekken. Ik wil daar best een debat over voeren met de heer Pierik, maar dat heeft wat mij betreft weinig te maken met de zero-emissiezones die worden ingevoerd.

De heer **Heutink** (PVV):

Het zal vast niet de eerste en de laatste keer zijn dat GroenLinks-Partij van de Arbeid alleen staat in deze Kamer. Toch even een vraag aan de heer De Hoop over de zero-emissiezones. Als we zijn lijn gaan volgen, betekent dat het faillissement van heel veel ondernemers. Dan hebben we het over bakkers. Dan hebben we het over kaasboeren. Dan hebben we het over de vishandel, over loodgieters. Wat zegt de heer De Hoop tegen al die hardwerkende mensen in ons land, die hij met zijn milieuzones liever nog vandaag failliet ziet gaan? Wat zegt hij tegen hen?

De **voorzitter**:

Wat zegt u, meneer De Hoop?

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

Dat ik deze vraag graag doorgeleid naar uw eigen Staatssecretaris, die over dit beleid gaat, meneer Heutink. «Wat zegt de heer De Hoop?» Hou toch op, man! Even serieus. Dit is nota bene uw eigen Staatssecretaris en dan gaat u het mij verwijten. Het populisme reikt momenteel wel ver in het debat, moet ik zeggen.

De heer **Heutink** (PVV):

Het was geen vraag aan de Staatssecretaris. Ik ga hem zo meteen nog wel het een en ander vragen. Maar ik constateer dat GroenLinks-Partij van de Arbeid geen antwoord heeft op mijn vraag, geen antwoord heeft voor ondernemers die dankzij deze zero-emissiezones een faillissement in worden gejaagd. Dat is de trieste constatering die we vandaag uit dit debat moeten halen.

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

Feiten doen er niet zo toe bij de PVV, geloof ik. Er zijn meer ondernemers die nu al ontzettend veel investeringen hebben gedaan om de zero-emissiezones voor elkaar te krijgen dan ondernemers die echt niet binnen die ontheffingen gaan vallen, binnen alle bestaande mogelijkheden. Ik zie echt niet dat dat er heel veel zijn. Je ziet het ook aan de reacties die op de website zijn gekomen: 17 bezorgde ondernemers en 23 algemenere reacties. Dus de heer Heutink schetst hier een beeld dat gewoon niet de realiteit is. Als er daadwerkelijk ondernemers zijn die op geen enkele manier binnen deze ontheffing vallen en voor wie dit echt

onredelijk is, sta ik naast de heer Heutink en sta ik naast alle mensen in de Kamer om te kijken wat daarvoor nodig is. Maar mijn beeld is dat het prima kan met de ontheffingen. Ik hoop dat we dan ook een debat kunnen voeren wat wel enigszins nog gebaseerd is op feiten.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb geen interrupties meer.

De **voorzitter**:

Dat klopt. U heeft geen interrupties meer. Dan kunt u dat straks in uw eigen termijn doen. De heer Olger van Dijk namens Nieuw Sociaal Contract.

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

Dank, voorzitter. Laat ik luchtig beginnen, met Erik Scherder. Hij was weer eens op tv vorige week. We kennen hem allemaal als bekende hoogleraar neuropsychologie. Hij was teleurgesteld dat zijn inzet voor meer bewegen tot op heden nul komma nul heeft opgeleverd. Maar niets is minder waar, want sinds corona is het aantal ommetjes – u heeft de app denk ik nog wel – met 76% gestegen. Lopen is goed voor de fysieke en mentale gezondheid, en is bij uitstek ook een voorbeeld van duurzaam vervoer. En daar zijn we vanmiddag voor bij elkaar. Met fietsen vormt lopen ook de categorie «actieve mobiliteit». Mijn fractie is blij om te zien dat dit pijler één is van duurzaam vervoer in de begroting.

Maar doen we genoeg? Nog niet altijd worden looproutes volwaardig meegenomen in de besluitvorming. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe hier meer aandacht voor kan komen. En concreet: wat zijn de resultaten van de City Deal Ruimte voor Lopen, die dit jaar afloopt? Kan deze worden verlengd? Heeft de Staatssecretaris ook andere ideeën om lopen te bevorderen? Ziet hij bijvoorbeeld een rol in het in stand houden van het nationale wandelrouten netwerk? Kan dat als volwaardige infrastructuur worden meegenomen in de plannen?

Voorzitter. Dan de fiets. Nu al is meer dan 25% van het woon-werkverkeer met de fiets, maar dat kan veel meer zijn. Uit recent onderzoek van het CNV blijkt dat maar liefst twee derde van de ondervraagde werknemers niet de onbelaste reiskostenvergoeding voor fietskilometers krijgt. Is de Staatssecretaris, in overleg met andere kabinetsleden, bereid om werkgevers te stimuleren om ook de fietskilometers te vergoeden?

Voorzitter. Qua infrastructuur heeft het vorige kabinet voor het eerst flink geïnvesteerd in onder andere doorfietsroutes. Hoe staat het daarmee, is mijn vraag aan de Staatssecretaris. Wordt bij de besteding van de 2,5 miljard voor ontsluiting van woningbouw, net als eerder bij de 7,5 miljard, ook gekeken naar investeringen in fietsen en lopen? Kan er voor fietsinfra ook aanspraak worden gemaakt op Europese fondsen?

Voorzitter. Duurzaam vervoer stimuleren betekent voor NSC ook rekening houden met mensen met de kleinste beurs, zodat ook zij de overstap kunnen maken en duurzaam vervoer niet iets blijft voor de Teslarijders in Vinex-wijken. Ik heb een aantal vragen over lopende projecten, met de hoop dat de Staatssecretaris ook met volle energie hiermee verder wil. Wat is de status van de inkomensafhankelijke pilotregeling voor het inruilen van fossiele snor- en bromfietsen? Ons bereiken signalen dat er flink is overtekend. Dat is mooi, maar kan de Staatssecretaris een update geven? Wanneer is de evaluatie afgerond? Kan hij de conclusies met de Kamer delen? Hoe staat het met de toezegging om onderzoek te doen naar de sloopregeling voor oude auto's, in combinatie met een vervoerstegoed? Want dat is een regeling waar juist de lagere inkomens wat aan hebben.

Voorzitter. Dan kort over RED III en de luchtvaart. Tijdens onze technische briefing over klimaatneutrale mobiliteit adviseerden experts van TNO en PBL ook een strategie voor de opschaling van duurzame brandstoffen in

de luchtvaart. Hoe gaat de Staatssecretaris, natuurlijk met de Minister, dit advies invullen? Kan de Staatssecretaris zich inzetten voor een ambitieuze jaarverplichting om de luchtvaart conform afspraak te verduurzamen? Voorzitter. In de media – we hadden het er al uitgebreid over – lezen we dat de Staatssecretaris na overleg met gemeenten de plannen voor zero-emissiezones niet zal aanpassen. Maar als Kamer willen we daar goed over worden geïnformeerd. Dus mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe zit dat nu precies? We hebben hier een rondetafel georganiseerd. Ik heb toen wel degelijk ook zorgen gehoord van mensen uit de, zoals we dat noemen, «ambulante handel», de marktkooplui. In Haarlem krijgen zij boven op de gestandaardiseerde ontheffingen een extra ontheffing, maar een dag later kunnen zij dan niet naar binnen in Amsterdam. Dat lijkt me op zichzelf een probleem. Ziet de Staatssecretaris dat ook zo? Is er toch een mogelijkheid om daar nog eens naar te kijken, terwijl ook de lokale autonomie en de eigen besluiten van gemeenten daarbij in het oog worden gehouden? Is er op dat punt een standaardisatie mogelijk? Tot slot, voorzitter. Deze Staatssecretaris vroeg Brussel vorige week samen met drie andere landen om meer maatregelen om de zakelijke markt te verduurzamen. Groene ambitie kan mijn fractie op zichzelf wel waarderen, maar kan hij nog eens toelichten waarom hij juist op dit punt koploper is en wat hij wil bereiken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Van Houwelingen namens Forum voor Democratie.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ik heb een vraag over de zero-emissiezones. We hebben begin dit jaar een motie ingediend waarvan de tekst luidt dat het wat de Kamer betreft onwenselijk is dat brandstofauto's voor 2040 worden opgenomen in die zero-emissiezones. Dat zijn dus personenauto's, auto's van burgers, van consumenten. Een ruime meerderheid van de Kamer heeft die motie gesteund, waaronder BBB, de PVV en ook de VVD; dank daarvoor. NSC heeft dat helaas niet gedaan. Dat is mijn vraag: waarom heeft NSC die motie niet gesteund? Dat begrijp ik echt niet.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor de vraag. De emissiezones waarover we het nu hebben, gaan over ondernemers en zakelijke auto's. Het debat over wat er eventueel daarna zou kunnen komen, moeten we nog voeren. Taxi's zijn daar een eerste onderdeel van. Wij hebben hier al eerder in een debat uitgesproken dat personenauto's in ieder geval tot 2030 niet aan de orde zijn. Laat dat ook helder zijn. Voor ons was deze motie overbodig, maar laat helder zijn: ook voor NSC is het onnodig om binnen deze termijn, het komende decennium, met personenauto's te gaan werken. Laten we vooral kijken hoe het op deze manier zou kunnen werken. Laten we vervolgens kijken of er behoefte aan is om dit verder uit te breiden.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank voor het antwoord. Maar we hebben die motie natuurlijk ingediend met een doel. Als je als consument nu een personenauto, een brandstofauto, wilt kopen, wil je natuurlijk zeker weten dat je die over vijf, zes, zeven, acht jaar, ook na 2030, kunt gebruiken. Daarom hebben heel veel partijen, waaronder ook de VVD, deze motie gesteund, denk ik. In het kader van goed bestuur, waar NSC toch helemaal voor is, en een betrouwbare overheid, kun je toch geen situatie creëren waarin een consument die nu een brandstofauto koopt over vijf of zes jaar niet meer daarmee zijn eigen gemeente in kan? Dat is toch ontoelaatbaar? Dus

nogmaals, vanuit de principes van NSC begrijp ik echt niet waarom NSC tegen die motie heeft gestemd.

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

Omdat die wat ons betreft niet nodig is. Het is helder dat we daar de focus op hebben. Het is aan de beleidsmakers om daar rekening mee te houden, dus ook in hoeverre mensen er last van hebben als je eventueel een vervolgstap wilt zetten. Mocht het zover komen dat dit in beeld komt – dat geef ik bij dezen op deze vraag mee – dan ga ik ervan uit dat er natuurlijk wel degelijk rekening wordt gehouden met het argument dat u noemt, naast natuurlijk de omstandigheid dat mensen het eventueel niet kunnen dragen. Dat is ook bestaanszekerheid. Vanuit NSC vinden we het heel belangrijk dat dit ook wordt meegenomen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Houwelingen, laatste interruptie.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Het is heel fijn om te horen dat de heer Van Dijk nu zelf ook zegt dat die motie wel degelijk nodig is vanuit goed bestuur, maar ook vanuit bestaanszekerheid. U zegt het nu zelf. Nogmaals, je bent een burger in een gemeente. Je spaart voor een auto. Je hebt geen hoog inkomen en je moet met die auto naar je werk. Je koopt nu een brandstofauto, maar over een paar jaar kun je je eigen auto niet meer voor je eigen oprit parkeren omdat het een emissievrije zone is geworden. Dan staat je bestaanszekerheid op het spel en is er geen goed bestuur. Dus nogmaals, voor de laatste keer, vanuit alle principes van NSC begrijp ik echt niet waarom er tegen die motie is gestemd. Dat is toch onbegrijpelijk?

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

Ik kan mijzelf herhalen, maar wat ons betreft was de motie overbodig. Het was volstrekt helder dat we er op korte termijn geen voorstel over hoeven te verwachten. Ik wil bij dezen ook nog wel uitspreken dat wij vanuit NSC in deze kabinetsperiode geen voorstel verwachten om dat alsnog te doen.

De **voorzitter**:

De heer Van Houwelingen namens Forum voor Democratie. Gaat uw gang.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Dank u, voorzitter. Forum voor Democratie is natuurlijk tegen emissievrije zones, in elke vorm, op elk moment. We zijn er faliekant tegen. Het is al door anderen opgemerkt: we beginnen in januari met een aantal gemeenten, waar de stadslogistiek wordt aangepakt. Dat heeft enorme kapitaalvernietiging tot gevolg. Ondernemers moeten straks hun brandstofauto waar ze blij mee zijn, vervangen door een elektrische auto, die veel duurder is en die ze soms niet kunnen betalen. Je kunt 'm niet opladen door netcongestie. Het is gewoon één groot drama. We zijn er ontzettend tegen. Men wil uiteindelijk – het staat letterlijk in de stukken – toe naar het verbieden van personenauto's met die emissievrije zones. Die worden straks eerst uit de steden geweerd en daarna uit het hele land. Dat is het plan. Dat staat letterlijk in de stukken. Daar valt de grote winst immers te halen. Daarom hebben we een motie ingediend. Die is met dank aan de BBB, PVV en ook de VVD aangenomen. Daarin heeft de Kamer uitgesproken dat het in ieder geval voor 2040 niet zo kan zijn dat personenauto's van burgers in zo'n emissievrije zone geweerd kunnen worden. Nogmaals, dat zou namelijk kunnen betekenen dat je nu als consument zo'n brandstofauto koopt en over een paar jaar niet meer je eigen auto op je eigen oprit kan parkeren, omdat het een emissievrije zone is. Dat moeten we natuurlijk te allen tijde voorkomen. Mijn vraag aan

de Staatssecretaris is dan als volgt. Die motie is aangenomen. Begrijp ik goed dat dit betekent dat op dit moment gemeentes dit beleid, die emissievrije zones, niet kunnen gaan invoeren voor personenauto's? Klopt dat? Kunnen ze dat niet?

Dan mijn tweede vraag. Ik zie, en daar ben ik zo verontrust over, dat gemeentes het toch gaan aankondigen. Ik geef het voorbeeld van de gemeente Eindhoven. Ik lees iets voor van de website van de gemeente Eindhoven. «In 2030 zijn voertuigen die rijden op fossiele brandstof niet meer welkom in de milieuzone. De gemeente Eindhoven heeft de ambitie om de milieuzone dan geheel te veranderen in een nul-emissiezone voor alle gemotoriseerde voertuigen. Dit geldt dus voor personenauto's die rijden op diesel en voor personenauto's die rijden op benzine en aardgas.» Dus de gemeente Eindhoven loopt nu in feite al de inwoners te bedreigen met: als jij nu een brandstofauto hebt of gaat kopen, kun je die misschien na 2030 in je eigen gemeente niet meer gebruiken. Dan wordt je auto in feite geconfisqueerd. Nogmaals, je kunt je auto niet meer op je eigen oprit parkeren. Dan heb je dus niks meer aan de auto. Mijn vraag is: wat vindt de Staatssecretaris ervan dat gemeentes dit blijven verkondigen, terwijl de Kamer begin dit jaar een motie heeft aangenomen waarin wordt gesteld dat dit in ieder geval voor 2040 niet mag gebeuren? De gemeente Eindhoven zegt doodleuk: we gaan het in 2030 doen. Kan dat? Het kan volgens mij niet. Zou zo'n gemeente niet op z'n minst erbij moeten zetten dat ze dit helemaal niet kan doen? Dit is namelijk wat tegenwoordig volgens mij «desinformatie» heet. Dit is toch een beetje het intimideren van je eigen inwoners. De Tweede Kamer heeft gezegd dat het niet mag voor 2040. Ik vind het heel dubieuze informatievoorziening. Tot slot. Dit is toch wel het toppunt. Ik begrijp van ons raadslid daar, Nicolas Knoester, dat de bestuurders van deze gemeente zelf korte vluchten gebruiken als ze op bezoek gaan naar andere steden, terwijl ze ook de trein of auto kunnen gebruiken. Dit is hypocrisie, hè. Het is niet om uit te staan. De bestuurders van de gemeente Eindhoven geloven dus zelf niet in hun eigen beleid. Ik kan het niet anders formuleren. Ze kiezen zelf voor korte vluchten, terwijl de trein dan milieuvriendelijker is. Ze zouden ook de bus kunnen nemen. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan? Nogmaals, we zijn tegen de emissievrije zones. Maar stel dat gemeentes vanaf volgend jaar die zones toch gaan opleggen, hun inwoners daarmee lastig willen vallen en ervoor kiezen het eigen bedrijfsleven en het mkb daarmee te treffen. Oké, dat is gemeentelijke autonomie. Maar zou het dan niet goed zijn dit te combineren met de regel dat ze als gemeentelijk bestuur ook niet meer zelf dit soort korte vluchten kunnen nemen? Je moet daar dan op z'n minst consequent in zijn en niet die dubbele moraal hebben. Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris daarvan vindt. Zou dat niet op de een of andere manier gekoppeld kunnen worden aan het invoeren van die milieuzones, om in ieder geval de dubbel moraal, die zo hinderlijk is, eruit te halen?

Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. De heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ga je liever vandaag of morgen failliet? Dit is de vraag die veel pompstationhouders in Nederland gedwongen moeten beantwoorden. De regering is namelijk van plan om pompstationhouders verplicht een keuze te laten maken tussen elektrisch laden of fossiele brandstof, en noemt dit doodleuk «de verzorgingsplaats van de toekomst». Maar welke toekomst dan precies? Dat is de vraag. De keuze voor elektrisch laden betekent dat je de komende jaren maar een heel beperkte doelgroep hebt en hoogstwaarschijnlijk op korte termijn failliet zal gaan. Maar de keuze voor

fossiele brandstof betekent dat je het risico loopt om op termijn uitgefaseerd te worden.

Voorzitter. De verplichte keuze is ook voor de portemonnee van automobilisten een heel slecht idee. Dit plan zal leiden tot steeds minder aanbieders langs de weg. Hierdoor is er minder onderlinge concurrentie en zal de prijs van tanken of laden stijgen en onbetaalbaar worden.

Dit plan stelt dat elke verzorgingsplaats twee aparte aanbieders moet hebben. Daarnaast geeft de regering beide aanbieders de mogelijkheid om een restaurant of winkel te beginnen. Dat leidt dus tot keiharde concurrentie langs de snelweg. Naast de financiële gevolgen voor pompstationhouders en automobilisten, zorgt het ook nog eens voor levensgevaarlijke situaties. In het geval dat je elektrisch rijdt en elektrisch moet opladen maar de koffie bij de fossielebrandstofaanbieder voordeliger is, dwing je mensen de weg over te steken om daar de goedkoopste koffie te scoren. De PVV vraagt de Staatssecretaris af te zien van dit plan, het te herzien en een reactie op dit betoog te geven.

Voorzitter. Voordat ik overga naar de zero-emissiezones, wil ik de Staatssecretaris wijzen op de afspraken die vier partijen, die ook hier zitten, hebben gemaakt in het hoofdlijnenakkoord. Daar staat dat bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld, onder andere om uitzonderingen voor bijvoorbeeld ondernemers landelijk te kunnen regelen. Dat noemen we dan standaardiseren. Dat is een duidelijke afspraak. Ik wil de Staatssecretaris helpen herinneren dat het over twee maanden 1 januari 2025 is en vragen om uitstel te bezien.

Voorzitter. Dat is een heel erg slecht idee. Dan heb ik het natuurlijk over die zero-emissiezones, niet over het uitstel, want dat moet gebeuren. De vraag of je liever vandaag of morgen failliet gaat, is ook hierop toepasbaar. Geen enkele bakker, vishandel of kaasboer kan de peperdure elektrische bedrijfswagens aanschaffen die nodig zijn om in zo'n zone te mogen rijden. Tal van ondernemers zullen failliet gaan. Markten zullen verdwijnen. Dat moeten we proberen te voorkomen. Voor al die hardwerkende marktcoolpieden is het van levensgroot belang dat deze Staatssecretaris heel erg snel met een vrijstelling over de brug komt. Desnoods doet hij dat in een spoedwet. Het maakt ons echt niet uit hoe hij dat doet, als we het maar regelen. We hebben duidelijke afspraken gemaakt en vragen of de Staatssecretaris gaat leveren. Het is al heel erg snel 1 januari 2025. Ik wil graag een reactie van de Staatssecretaris hierop.

Voorzitter, daar wil ik het nu bij laten.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Pierik van BBB, gaat uw gang.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Duurzaam doen als burger en ondernemer is een uitdagende en vooral dure zaak. De eisen die door de overheid gesteld worden rondom duurzaamheid zijn voor veel burgers en ondernemers erg hoog en bovendien zeer kostbaar. Zoals mijn collega Henk Vermeer het altijd verwoordt: je kunt niet groen doen als je rood staat. Kleine ondernemers kunnen de kosten van een elektrische bus vaak niet dragen, met als gevolg dat ze verdwijnen uit de binnenstad. Loodgieters, klussers, bouwvakkers, marktcoolpieden en heel veel bedrijfstakingen die al genoemd zijn, mogen dus niet meer met de bus de binnenstad in als de gemeente die binnenstad aanwijst als zero-emissiezone. Ik zou allen eens willen vragen om op een lokale markt te gaan lopen en te tellen hoeveel elektrische bussen er op dit moment zijn. U zult er echt heel weinig vinden. Maar ook het aantal laadpunten is nog volstrekt ontoereikend voor het aantal bussen die geëlektrificeerd zouden moeten worden. Collega Vermeer heeft tijdens de EZ-begroting al gepleit voor het

uitstellen van de zero-emissiezones. Ook in deze commissie wil ik die oproep doen.

Dat gemeenten uitstoot willen beperken, is een prima normatief standpunt. Maar de eisen staan zo ver weg van de realiteit dat je je als nationale overheid hierbij niet op de achtergrond kan houden. Tegelijkertijd is het natuurlijk raar dat gemeenten aan de ene kant beslissingen nemen die de bestaanszekerheid van mensen aantasten en aan de andere kant de Rijksoverheid aankijken om bestaanszekerheid te verbeteren. Dat is heel lastig met elkaar te rijmen.

Ik wil de Staatssecretaris dan ook vragen om in kaart te brengen welke negatieve effecten vastzitten aan de zero-emissiezones als het gaat om de bestaanszekerheid van burgers in die gebieden. Kan de Staatssecretaris met de Ministeries van Economische Zaken en Financiën in kaart brengen wat de extra kosten zijn die ondernemers moeten maken? Heeft dat ook invloed op de prijs en de beschikbaarheid van de producten en diensten in de zero-emissiezones? Kan de Staatssecretaris een inschatting maken van de impact die zero-emissiezones hebben op verschillende typen ondernemers die wel blijven werken in deze zones? Zijn het echt de kleine zelfstandigen of vooral de grote bedrijven die die duurzaamheids slag wel kunnen maken? Wij pleiten voor het nationaal pauzeren van de invoering van de zero-emissiezones, zeker als we nog niet weten wat de mogelijke effecten zijn van die zones op de bestaanszekerheid van burgers en bedrijven in die gebieden. Maak het haalbaar en betaalbaar voor mensen. Wees als overheid vooral ook redelijk.

Dan nog over de rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. We lezen dat er op andere gebieden van de infrastructuur simpelweg onvoldoende laadplekken zijn voor vrachtwagens, zoals op de verzorgingsplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. We worden niet alleen geconfronteerd met netcongestie, maar ook met het feit dat een heel klein percentage van het totale aantal vrachtauto's elektrisch is. Volgens cijfers van het CBS zijn er zo'n 1.200 elektrische vrachtauto's in Nederland. Dat is slechts 2% van het totale aantal vrachtauto's dat we hier hebben. In hoeverre is het überhaupt logisch dat we onze infrastructuur voor zo'n klein percentage volledig op de schop laten gaan? Zijn deze kosten wel proportioneel? Daarnaast hebben we vergeleken met het buitenland weinig fatsoenlijke verzorgingsplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. Kan de Minister in een gesprek met de brancheorganisatie van het wegtransport een beeld krijgen van hoe chauffeurs de verzorgingsplaatsen ervaren en welke verbeteringen daarin mogelijk zijn?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Pierik. Dan is nu het woord aan de laatste spreker aan de kant van de Kamer, het lid Kostić namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Veilig, schoon en toegankelijk vervoer is een basisvoorwaarde voor ieders welzijn. Gezien de beperkte ruimte, is het voor de Partij voor de Dieren duidelijk dat het Rijk zou moeten sturen op een complete omslag van de manier waarop we ons verplaatsen. Dat betekent: meer ruimte voor de voetganger of rolstoelganger en fietser op al dan niet elektrische fiets, minder autoverkeer, minder ruimte voor de megalomane groeiverslaving van de luchtvaart, en meer, snel, betaalbaar en comfortabel openbaar vervoer.

Het ov is, zeker in combinatie met de fiets, namelijk in potentie de schoonste en goedkoopste manier om je te verplaatsen. Helaas verdwijnen steeds meer buslijnen, gaat het slecht met het treinverkeer en worden de prijzen ook nog eens hoger. Dat is geen wetmatigheid, maar een politieke keuze. Dit kabinet bezuinigt helaas keihard op het ov, juist in de regio's, waar veel mensen in de meest kwetsbare posities wonen.

Ondertussen wordt er geen groen alternatief geboden. Het is belangrijk dat vanuit elke woonkern in ieder geval de onderwijs- en zorginstellingen en overheidsdiensten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, ook voor mensen met een lichamelijke beperking. Wat kan de Staatssecretaris daaraan doen?

Voorzitter. Het kabinet heeft aangegeven zich te houden aan de bestaande afspraken, waaronder het Klimaatakkoord en de afspraken rondom luchtkwaliteit en gezondheid. Die doelen zijn nog niet in zicht. Dat betekent dat dit kabinet met meer maatregelen moet komen. Het PBL laat zien dat klimaatneutraal vervoer in 2050, een bestaande afspraak, buiten bereik is. Kan de Staatssecretaris, even los van het feit dat wij die 2050 veel te laat vinden om levensgevaarlijke klimaatverandering te voorkomen, dit jaar met een brief komen over welke maatregelen hij gaat nemen om de afspraken rondom klimaatneutraal vervoer op tijd te halen?

Voorzitter. De luchtkwaliteit is in vele steden slecht. Zo overlijden Nederlanders bijna een jaar eerder vanwege slechte lucht. In sommige regio's staat de luchtkwaliteit gelijk aan het meeroken van vijf sigaretten per dag. Dat is de oorzaak van een op de vijf hartinfarcten en van een groot deel van de astmagevallen bij kinderen. De Staatssecretaris heeft ook een verantwoordelijkheid om de gezondheid van burgers te beschermen en dus de uitstoot van verkeer te beperken in lijn met WHO-advieswaarden en het Schone Lucht Akkoord. Ook legt de Omgevingswet meer nadruk op de bescherming van milieu en gezondheid. Welke stappen gaat de Staatssecretaris concreet nemen om zich aan alle afspraken te houden? Welke extra maatregelen voor bescherming van milieu en gezondheid kunnen met de nieuwe Omgevingswet worden genomen? Kan hij de Kamer hierover dit jaar informeren?

Voorzitter. Dan de invoering van de zero-emissiezones. Dat is een van de weinige maatregelen die gemeenten kunnen nemen om bij te dragen aan de klimaatafspraken en schone lucht. Enkele gemeenten zijn er klaar voor om per 1 januari 2025 een minimale stap te nemen, de eerste stap die is afgesproken. Dat gaat om een beperkt aantal busjes. We willen de Staatssecretaris complimenteren dat hij open in gesprek is gegaan met de gemeenten over de zero-emissiezones, en specifiek dat kleine eerste deel. Conform het coalitieakkoord heeft hij geïnformeerd of uitstel mogelijk of noodzakelijk was. Toen heeft hij klip-en-klaar gehoord dat dit niet het geval is en dat gemeenten graag volgens plan doorgaan. De Staatssecretaris heeft op basis daarvan geconcludeerd dat hij niet voor de beslissingen van gemeenten gaat liggen. Het is goed om een bewindspersoon te zien die daadwerkelijk luistert naar argumenten en daar iets mee doet. Het is ook nog eens gewoon in lijn met het hoofdlijnenakkoord, waarin staat dat gemeenten verantwoordelijk blijven voor de zones.

De gemeenten nu dwarsbomen zou onbehoorlijk en onbetrouwbaar bestuur zijn, zo blijkt uit onderzoek van het Rijk zelf. Dat is ook de boodschap van VNO-NCW, MKB-Nederland en vele anderen. Kan de Staatssecretaris helder bevestigen dat de regering de invoering van de eerste zero-emissiezones door gemeenten op geen enkele manier gaat dwarsbomen, zoals ook in het hoofdlijnenakkoord staat? Het is belangrijk dat ondernemers duidelijkheid erover houden dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de invoering, en dat de zero-emissiezones gaan gelden als er, zoals bijvoorbeeld in Den Haag, een verkeersbesluit is genomen. Het is onwenselijk om te lang in onzekerheid te blijven zitten.

Tot slot, voorzitter, wil ik toch even benadrukken dat er hier partijen zijn die zeggen bestuursverantwoordelijkheid te nemen, bestuurderspartijen te zijn en een betrouwbare overheid te willen zijn, maar die gemeenten dit nu willen aandoen. Hier is door gemeenten keihard voor gewerkt. Ook toen het Rijk het een beetje liet liggen, hebben zij een en ander goed opgepakt. Er is een ontheffingsloket, er is een communicatieplan opgesteld, en er is onderzoek gedaan.

De **voorzitter**:
Komt u tot een afronding?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
En er zijn hier partijen die dat zomaar van tafel willen vegen. Dat vind ik echt heel kwalijk.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Er is een interruptie voor u van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Ik begrijp dat het lid Kostić aangeeft dat het gewoon door moet gaan, daar een onderzoek bij haalt en verwijst naar de gemeenten en hoe het daar wordt opgepakt. Ik wil graag een voorbeeld onder de aandacht brengen van het lid Kostić. Dat is het voorbeeld van een gemeente die talloze een-op-eengesprekken heeft gevoerd met kleine, middelgrote en grote ondernemers, die avondsessies heeft gehad in zalen met die ondernemers, waarop klankbordsessies gevolgd zijn, en die uiteindelijk, door dus te luisteren naar wat er in de samenleving speelt en naar die ondernemers, tot de conclusie komt dat het geen goed idee is om die zero-emissiezones al per 2025 in te stellen.

De **voorzitter**:
Wat is de vraag?

Mevrouw **Veltman** (VVD):
De vraag is als volgt. Als de conclusie van zo'n gemeente is dat de tweedehandsmarkt voor emissieloze bedrijfswagens onvoldoende tot ontwikkeling is gekomen, dat er onvoldoende laadcapaciteit is en dat er nog heel veel onduidelijk is over de uitvoering en de ontheffingen, is het dan niet beter om te luisteren naar die ondernemers in plaats van het door te duwen?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Misschien heb ik mij niet duidelijk genoeg uitgedrukt. Ik had het over hele heldere signalen, dringende boodschappen, vanuit de ondernemerssector, gemeenten en onderzoekers. Op die 1 januari 2025 zijn sommige gemeenten voorbereid. Die willen het doen. Het zou onverstandig en onbehoorlijk bestuur zijn als het Rijk nu gaat dwarsbomen. Nogmaals, het gaat dus om gemeenten die het zelf willen doen. U heeft het over een gemeente die dat niet wil doen. Daar weet u iets van en dat is prima. Ik heb het dus over gemeenten die het willen doen, daar klaar voor zijn en alleen maar tegen het Rijk zeggen: «Lieve mensen, wees een goede bestuurder. We hebben bepaalde afspraken. We hebben er tien jaar over gedaan, maar nu is het tijd om door te pakken. Wij zijn er klaar voor. Ga ons in ieder geval niet dwarsbomen. Het zou fijn zijn als jullie een beetje meewerken, maar ga ons in ieder geval niet dwarsbomen.» Dat is het enige. Dat heb ik ook van de VVD gevraagd. Ik begrijp absoluut niet dat de VVD zich op deze manier opstelt. Ik hoop echt dat ze bijdraaien.

Mevrouw **Veltman** (VVD):
Ik hoor «goede bestuurder», maar volgens mij is het kenmerk van een goede bestuurder luisteren naar wat er speelt in de samenleving en bij de ondernemers die het niet gaan redden en die straks niet meer in het stadscentrum welkom zijn dan wel ergens anders heen vertrekken of het niet redden. Volgens mij is dát goed bestuur, daarnaar luisteren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
De VVD blijft een beetje in het eigen hoofd hangen. De werkelijkheid zegt dat gemeenten er klaar voor zijn. De ondernemers in die gemeenten

zeggen: we zijn er klaar voor; Rijk, ga niet dwarsbomen. Het rijmt dus niet met de werkelijkheid, die ook duidelijk richting het Rijk is gestuurd. Ik snap gewoon niet dat de VVD daaraan blijft vasthouden. De gemeenten die er niet klaar voor zijn, hebben ook de ruimte om het niet in te voeren. Er zijn ontheffingen voor ondernemers die in de knel komen. Er zijn communicaties opgesteld. Het lijkt me gewoon goed om nu duidelijkheid te geven, want juist een overgrote meerderheid van de ondernemers wordt keihard getroffen door de VVD als er teruggekrabbeld wordt omdat de VVD weer laf beleid voert.

Sorry, voorzitter, ik moet terug naar de landbouwbegroting.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie voor u van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het verbaast mij om te horen dat dat niet de werkelijkheid is. Laten we het er dan maar op houden dat er verschillende werkelijkheden zijn, want als je werkelijk de straat op gaat en naar die ondernemers gaat luisteren – ik zeg het nog een keer – moet je volgens mij als bestuurder juist niet te beroerd zijn om daar aanpassingen in aan te brengen.

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik ga dit debat schorsen, zodat de Staatssecretaris zich kan voorbereiden op de beantwoording van de eerste termijn.

De vergadering wordt van 13.57 uur tot 14.25 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom terug bij dit debat over duurzaam vervoer. We gaan beginnen met de beantwoording door de Staatssecretaris in de eerste termijn van de kant van het kabinet. Ik zou graag aan de Staatssecretaris willen vragen welke blokjes hij heeft, zodat de leden weten hoe de beantwoording gaat verlopen. Ik zou voor de snelheid willen voorstellen om interrupties toe te staan aan het eind van elk blokje. Staatssecretaris, kunt u eerst vertellen met welk blokjessysteem u gaat werken?

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank u wel, voorzitter. Omwille van de tijd doe ik geen algemene intro. Ik zal gewoon direct naar de onderwerpen gaan. Dat zijn: zero-emissiezones, waar volgens mij iedereen vragen over heeft gesteld, dan elektrisch vervoer inclusief laadinfra, daarna het kopje lopen, fietsen, brom- en snorfietsen, het kopje brandstoffen en het kopje overig.

De voorzitter:

Gaat u snel beginnen.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank, voorzitter. De zero-emissiezones kennen voor- en tegenstanders. Zag ik al een interruptie?

De voorzitter:

Nee, sorry. We doen de interrupties aan het eind van het blokje, maar de goede kijker zag dat we aan het afstemmen waren hoeveel interrupties de leden hebben aan het eind van elk blokje. Ik wilde voorstellen in eerste instantie drie interrupties te doen in dit rondje. Mocht het echt nodig zijn en in de tijd lukken, dan kunnen we nog naar een vierde kijken. Maar gaat uw gang. Aan het eind van het blokje doen we de interrupties.

Staatssecretaris **Jansen:**

Dank, voorzitter. Zero-emissiezones kennen voor- en tegenstanders. Het kabinet heeft op dit moment nog geen besluit over uitstel genomen, maar neemt in zijn overweging uiteraard alle opties, mogelijkheden en input mee, nadrukkelijk ook de input die wij hier vandaag in de Kamer ophalen. In de discussie rondom zero-emissiezones gaat het niet zozeer om het doel van de zones zelf – niemand is namelijk tegen schone lucht – als wel om de vraag of het voor ondernemers haalbaar is om de overstap naar een elektrisch bedrijfsvoertuig te maken. In juni van dit jaar heeft uw Kamercommissie daarom een rondetafel georganiseerd. Veel sectorpartijen gaven toen aan positief te zijn over het invoeren van zero-emissiezones. Tegelijkertijd werd terecht aandacht gevraagd voor specifieke groepen, zoals aannemers voor onderhoud van kerken, marktkooplui en kleine ondernemers. Voor sommige ondernemers kan de overstap namelijk lastig zijn. Daar moet je wel oog voor hebben. Toch vraagt de meerderheid van de sectorpartijen die ik in de afgelopen periode heb gesproken om door te gaan met de invoering per 1 januari komend jaar.

Graag geef ik u een beeld van hoe de verhoudingen liggen, want ook daar ging net een deel van de discussie tussen de Kamerleden over. De partijen die hebben aangegeven door te willen gaan met de invoering van zero-emissiezones, zijn Transport en Logistiek Nederland, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG, TechniekNL, OnderhoudNL, MKB INFRA, VHG – dat zijn de hoveniers – NOA, voor afbouw, en AFNL, van de aannemers. Ook MKB-Nederland heeft aangegeven door te willen gaan met de invoering per 1 januari komend jaar. Niet onbelangrijk: de gemeenten die volgend jaar willen starten, geven aan er klaar voor te zijn en weinig maatschappelijke onrust te ervaren. Partijen die uitstel willen, zijn de ambulante handel, dus marktkooplui, Ondernemend Nederland en meerdere kleine ondernemers die dat in de media hebben geuit.

Voorzitter. Ik denk dat de commissie en ik het met elkaar eens zijn dat we ondernemers niet in een onmogelijke positie moeten manoeuvreren. Er is daarom in de eerste jaren een uitgebreide overgangsregeling met verschillende vrijstellingen voor bestelauto's, vrachtauto's en specifieke voertuigen. Het beleid van ontheffingen is gericht op het aanpakken van situaties of problemen waardoor ondernemers de overstap niet of nog niet kunnen maken. Zo zijn er ontheffingen om bedrijfseconomische redenen, dus als iemand het niet kan betalen, bij niet-beschikbare voertuigen, bijvoorbeeld als de elektrische variant niet genoeg trekkracht of onvoldoende actieradius heeft, of bijvoorbeeld in het geval van netcongestie. Het lijkt erop dat deze ontheffingen, die voor elke gemeente gelijk zijn, evenals de geldende vrijstellingen en overgangsregelingen vergaand zijn gestandaardiseerd en geharmoniseerd. Dat is een van de voorwaarden die genoemd werden in het hoofdlijnenakkoord. Met het regeerakkoord in mijn achterhoofd vind ik dat wel van groot belang. Naast schone lucht in onze binnensteden is ook een soepele overgang naar zero-emissiezones een gedeeld belang voor alle betrokken partijen, want al deze inspanningen moeten er wel toe leiden dat het beleid ook echt gaat werken voor mensen. Om een aantal aanvullende afspraken rondom harmonisatie te maken werk ik in nauwe samenwerking met gemeenten en brancheorganisaties aan een nieuw convenant. Ik wil ook ...

De voorzitter:

Sorry, Staatssecretaris, ik moet u even onderbreken, want uw microfoon is uitgevallen. Ik weet niet waarom. Zou u die weer aan willen doen? Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Jansen:

Is de microfoon net uitgevallen? Ja? Dan zal ik mijn laatste twee zinnen herhalen.

Ik wil ook invulling geven aan een vangnet, omdat we geen enkele ondernemer willen laten vallen. Dit geeft de mogelijkheid om een pas op de plaats te maken als de praktijk toch weerbarstiger blijkt te zijn dan de vooruitzichten die we nu hebben. Het convenant wil ik dit jaar samen met deze partijen ondertekenen. Aanvullend doe ik een beroep op de gemeenten om maatwerk te bieden aan de marktkooplui, waar mogelijk binnen het huidige ontheffingenbeleid. Deze bijzondere groep ondernemers verdient namelijk perspectief. Daarnaast wil ik dat een expertgroep twee maanden na 1 januari 2025 samen met de gemeenten en de ambulante handel evalueert of dit maatwerk voldoende is. Ik heb toegezegd om te inventariseren of er voldoende mogelijkheden zijn voor ontheffingen in gevallen waarin een overstap naar elektrisch rijden nog niet haalbaar is. Deze evaluatie komt eind dit jaar naar uw Kamer. Ook werk ik hard aan de benodigde laadinfrastructuur. Het is belangrijk dat de realisatie van de laadinfra gelijk op blijft lopen met de laadvraag. Ook hebben we met de gemeenten afgesproken om ondernemers de eerste vier maanden niet te beboeten, maar in plaats daarvan een waarschuwingsbrief te sturen.

Maar zoals ik helemaal aan het begin heb gezegd: het kabinet heeft nog geen besluit genomen. We zijn ons nog aan het beraden en we nemen alle overwegingen en opties mee, ook hetgeen we vandaag gehoord hebben. Dat is de algemene lijn rondom zero-emissiezones.

Ik heb een aantal vragen. Wilt u dat ik die nu direct behandel? Oké.

De heer Pierik, van BBB, vroeg: kan de Staatssecretaris het Ministerie van Economische Zaken en het Ministerie van Financiën betrekken bij het in kaart brengen van de extra kosten die ondernemers moeten gaan maken? Heeft dat invloed op de prijs en beschikbaarheid van producten en diensten in zero-emissiezones? De Minister van Economische Zaken heeft al een mkb-impacttoets uitgevoerd bij het Klimaatakkoord en heeft de Kamer hierover op 29 juni 2020 geïnformeerd. De zero-emissiezones zijn hierin specifiek meegenomen. De conclusie van dit onderzoek is dat de impact van de zero-emissiezones op de prijs per kilometer zeer beperkt is. Het gaat om € 0,01 per kilometer goedkoper tot € 0,02 per kilometer duurder. Het ligt dus binnen die range.

Ik wil nog één ander ding melden. We hebben het ook gehad over gemeenten die aangeven dat zij klaar zijn voor de invoering per 1 januari. Er is ook aandacht gevraagd voor gemeenten die daar niet klaar voor waren. Apeldoorn, Ede en Deventer hebben aangegeven dat zij er niet klaar voor zijn. De redenen die zij hebben genoemd, waren twijfels rondom netcongestie en onrust onder ondernemers. Dat is de tegenhanger van gemeenten die tot nu toe hebben aangegeven er wel klaar voor te zijn.

Dat is mijn eerste inbreng rondom het programma van zero-emissiezones, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik ga kijken welke interrupties er voor u zijn. Ik begin bij de heer Heutink, van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Ik vind het jammer om te moeten constateren dat het erop lijkt dat deze Staatssecretaris luistert naar een meerderheid van de ondernemers die niet alle ondernemers vertegenwoordigt, in plaats van dat hij luistert naar wat een meerderheid van deze Kamer heeft opgeschreven in het hoofdlijnenakkoord. Daarin staat namelijk – ik ga het nog een keer herhalen – dat bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld, onder andere om uitzonderingen voor bijvoorbeeld ondernemers landelijk te kunnen regelen. Heeft de Staatssecretaris nou al bezien op welke manier het instellen van

zero-emissiezones kan worden uitgesteld? En, zo nee, hoelang denkt de Staatssecretaris dat dat nog gaat duren, aangezien het zo 1 januari 2025 is?

Staatssecretaris Jansen:

Die vraag had ik verwacht. Ik heb namelijk ook die tekst uit het hoofdlijnenakkoord recht voor mijn neus liggen. Wij hebben onderzocht wat er mogelijk is. Je kunt een algemene maatregel van bestuur doen. Normaal gesproken duurt die termijn ongeveer anderhalf jaar. Dat is als je de normale procedure volgt met het opstellen, de mkb-toets, een internetconsultatie, de ministerraad, voorhang bij beide Kamers, notificatie, Raad van State, publicatie en inwerkingtreding. Dat duurt anderhalf jaar. Een andere optie is een algemene maatregel van bestuur met spoed. We hebben ook gekeken wat dat in de praktijk zou kunnen betekenen. Normaal gesproken hebben we dan ook de mkb-toets, een internetconsultatie, de ministerraad, voorhang bij de Kamers en advies van de Raad van State, maar als alles meezit – dan moet alles dus echt meezitten – zou dat ongeveer drie à vier maanden duren. Dat is dus hetgeen we onderzocht hebben. Dit nemen we ook mee in de afweging die we uiteindelijk binnen het kabinet gaan maken hierover. Ik denk dat dat het antwoord is op de vraag van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Toch is het verbazingwekkend om te horen dat we al ruim 100 dagen bezig zijn en dat we nu tot de conclusie komen dat we eigenlijk te laat zijn. Dat is onacceptabel. Ik vraag aan de Staatssecretaris om alles op alles te zetten om ervoor te zorgen dat dit deel uit het hoofdlijnenakkoord nog voor einde van het jaar gerealiseerd is. Nogmaals, hoe hij dat doet, maakt ons niet uit.

Staatssecretaris Jansen:

Ik breng dit in in de ministerraad, inclusief de opbrengst van deze bespreking van vandaag. Als de conclusie inderdaad is dat wij als ministerraad uitstel willen, dan gaan we op dat moment voor de spoedprocedure als voorstel en dan zullen we dat op die manier doen. Dan praten we inderdaad over na 1 januari. Maar dit is de situatie zoals die is. Die kan ik niet versnellen. Als het sneller had gekund op een andere manier, hadden we dat misschien gedaan. Maar nogmaals: het kabinet heeft nog geen besluit genomen. Dit is alleen de situatieschets.

De voorzitter:

De volgende interruptie is van mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Ook ik ben verbaasd. Ik hoor dat de Staatssecretaris ervoor kiest om eventueel voor genezen te gaan in plaats van voor voorkomen. Volgens mij hebben we allemaal geleerd dat voorkomen beter is dan genezen. Hoe moet ik dit zien, als dit betekent dat al die ondernemers die dit niet mee kunnen maken in een ontheffingencircus terechtkomen en we vervolgens dus voor hen alles organiseren rondom dat ontheffingensysteem? Hoe moet ik dat zien?

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag van de VVD. Ik snap overigens ook de vraag van de PVV. In het hoofdlijnenakkoord staat ook: harmonisatie en standaardisatie. Ook dat zijn overwegingen die wij meenemen. Dan kom je inderdaad bij, zoals de VVD het net noemt, het ontheffingencircus. Daar willen we juist niet in terechtkomen. Maar op dit moment, zoals de situatie is op grond van de informatie die wij hebben, is er alleen met betrekking tot de andere groepen die ik net noemde, dus marktkooplui en kleine ondernemers, nog

geen standaardisatie. Dat is wel de informatie die er op dit moment is. Ik blijf herhalen dat wij binnen het kabinet geen besluit hierover hebben genomen. Dus we sorteren niet voor en we zeggen niet wat we gaan doen, want we hebben nog geen besluit genomen.

De voorzitter:

Zag ik de heer De Hoop net nou bewegen? Dat klopt. Dan wil ik hem het woord geven. Daarna ga ik naar de heer Pierik en dan kom ik bij de heer Van Houwelingen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Los van wat ik van de zero-emissiezones vind, wordt het nu wel een beetje ingewikkeld. Begin oktober wekte de Staatssecretaris de indruk dat het kabinet het verzet tegen de zero-emissiezones zou staken. Toen werd er veel geluid gemaakt, met name door de VVD en ook de PVV: dat willen we niet. Toen kwam er een soort geste: we gaan nog gesprekken voeren en dan gaan we kijken waar we op uitkomen. We hebben nu het laatste debat over dit onderwerp voordat het 1 januari is. Dan is het ook aan de Staatssecretaris om kleur te bekennen. Ik vind dat de Staatssecretaris ook moet zeggen wat hij voor zich ziet. Ik hoorde hem in zijn bijdrage eigenlijk zeggen: een van de mogelijkheden die we hebben op het gebied van de zero-emissiezones is dat doorzetten, maar naast alle mogelijkheden die er nu al zijn voor ontheffingen, wil ik nog een extra vangnet en maatwerk binnen die ontheffingen voor bijvoorbeeld marktkoopliden. Is dat de route die de Staatssecretaris voor ogen heeft? Ik vind het namelijk ook belangrijk dat de commissie helder heeft wat de Staatssecretaris nu zelf op tafel wil leggen.

Staatssecretaris Jansen:

De Staatssecretaris gaat nog niet zijn kaarten op tafel leggen. Ik wil hier eerst binnen de ministerraad het gesprek over voeren. De Partij van de Arbeid maakte de opmerking dat het leek alsof wij in eerste instantie de steun uitspraken voor de gemeentes en ons verzet zouden staken. Dat zijn de woorden van de gemeentes geweest naar aanleiding van een vergadering die wij hebben gehad. Dat was hún conclusie. Ik heb heel duidelijk aan het einde van die vergadering gezegd: dit betekent dat u geen enkele zekerheid heeft, want het kabinet heeft nog geen besluit genomen. Dat was de interpretatie van de gemeente. Dat mogen zij ook op die manier doen, maar de situatie is – ik blijf het herhalen – dat er nog geen besluit genomen is.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Los van wat voor besluit deze Staatssecretaris neemt, is het toch wenselijk dat er een besluit genomen wordt? Het is bijna 1 januari. Als de Staatssecretaris daadwerkelijk overweegt om af te wijken van de zero-emissiezones, vind ik dat dat nu op tafel moet liggen. Het kan niet zo zijn dat we ergens na dit debat, over drie weken, horen dat er in de ministerraad ineens een ander besluit wordt genomen. Ik wil toch dat de Staatssecretaris iets meer kleur geeft aan de richting die hij uit denkt, want hij legt nu gewoon een soort scenario op tafel. Ik wil weten wat de Staatssecretaris nou zelf vindt. Welke richting denkt hij uit?

Staatssecretaris Jansen:

Volgens mij ben ik heel duidelijk geweest. De opdracht die wij in het hoofdlijnenakkoord hebben staan, is om de mogelijkheden van uitstel te onderzoeken. Harmonisatie en standaardisatie waren daar heel belangrijk bij. Dat is precies wat wij gedaan hebben. Of ik nou kleur beken of niet op dit moment, we zitten toch al na 1 januari. De gemeentes hebben het recht om per 1 januari over te gaan tot invoering. Wij hebben daarbij mogelijkheden om, als we dat willen, bij te sturen.

De voorzitter:

Dan ga ik naar de heer Pierik. Ik kom zo bij u, meneer Van Dijk.

De heer Pierik (BBB):

De Staatssecretaris heeft net een aardige opsomming gemaakt van brancheorganisaties die voor de invoering van zero-emissiezones zijn. Maar er is een breed scala aan kleine zelfstandigen die zich niet zo snel verenigen in brancheorganisaties en die straks de grootste problemen tegenkomen omdat ze de slag naar verduurzaming, de slag naar elektrisch rijden, niet kunnen maken. Ik heb geen antwoord gehad op de vraag of de Staatssecretaris kan aangeven welk deel van ondernemend Nederland die verduurzamingslag niet kan maken. Daar maken wij ons namelijk erg veel zorgen over. Je kan natuurlijk van alles gaan harmoniseren en uitzonderingen gaan bedenken, maar het gaat vooral om de kleine zelfstandigen die straks enorm in de knel komen. Welk deel van ondernemend Nederland komt dan in de knel?

Staatssecretaris Jansen:

Ik snap de vraag van de heer Pierik, maar ik heb juist netjes aangegeven welke partijen voor de invoering zijn en welke partijen aan de bel hebben getrokken. Bij die laatste groep waren er meerdere kleine ondernemers die dit hebben geuit. Maar die zijn vrij divers. Dat is ook precies wat ik net tegen meneer De Hoop en mevrouw Veltman zei: in de informatie van de gemeenten lijkt het zo te zijn dat alles geharmoniseerd en gestandaardiseerd is, met uitzondering van de marktcooplui en kleine zelfstandige ondernemers. Daar lijkt nog een gat te zitten. Dat is volgens mij niet wat wij willen. We hebben in het hoofdlijnenakkoord namelijk ook opgeschreven: harmonisatie en standaardisatie. Dat is dus een aandachtspunt. Nogmaals, er is geen besluit genomen. Maar dit zou bijvoorbeeld zomaar kunnen terugkeren in een convenant, als we besluiten om het wel te doen, want dan is dit van belang.

De heer Van Houwelingen (FVD):

In het regeerakkoord staat dat «bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld». Er staat dus niet «bezien wordt of», maar «bezien wordt op welke manier». De details van het kabinetsbesluit gaan we nog horen, maar kan ik ervan uitgaan dat dat besluit in ieder geval de resultaatsverplichting zal behelzen dat het instellen daarvan wordt uitgesteld? Dat kan toch geen vraag zijn, want dat moet het kabinet doen volgens het hoofdlijnenakkoord.

Staatssecretaris Jansen:

«Bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld, onder andere om uitzonderingen voor bijvoorbeeld ondernemers landelijk te kunnen regelen (standaardiseren). We streven naar een uniform toegangsregime en bebording van deze zones, rekening houdend met ondernemers die gefaseerd overstappen op een elektrisch voertuig. De instelling van zero-emissiezones blijft een gemeentelijk besluit. Eind 2024 maken we hierover afspraken met partijen en leggen die vast in een nieuw convenant.» Dat staat in het hoofdlijnenakkoord. Dit neemt de Staatssecretaris mee in de bespreking binnen het kabinet. Alleen, ik neem ook de opbrengst van dit debat en de opbrengst van het onderzoek in de markt mee. Maar dit is hetgeen waar ik van uitga.

De voorzitter:

Eerst de heer Olger van Dijk, zeg ik tegen de heer Heutink.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik deel de mening van een aantal collega's hier dat we een beetje aan het zoeken zijn en dat er ook van de Staatssecretaris en het kabinet verwacht

wordt dat er bestuurd wordt en dat er keuzes gemaakt worden. Er ligt inderdaad een hoofdlijnenakkoord. Er ligt inmiddels een regeerprogramma. Dat is natuurlijk een verduidelijking van het hoofdlijnenakkoord, waar de partijen hier aan gebonden zijn. Ik begrijp dat het belangrijk is wat de Kamer vindt. Dat gezegd hebbende, wil ik vanuit NSC duidelijk maken dat die drie zinnen die in het hoofdlijnenakkoord staan voor ons allemaal belangrijk zijn. Het «bezien of kan worden uitgesteld» is in onze beleving geen resultaatsverplichting dat het hoe dan ook moet worden uitgesteld, want het doel is om te bekijken of je uitzonderingen en standaardisatie kan doen. Daar heb ik ook in eerdere bijdragen namens NSC om verzocht. Dan staat er: «De instelling van zero-emissiezones blijft een gemeentelijk besluit.» Ook dat is een belangrijke uitspraak. Dat zullen we in samenhang met elkaar moeten bezien. Wat ons betreft nemen we maatregelen omdat ze een doel hebben. Het doel is dat er misschien meer standaardisatie nodig is. Ik heb eerder naar voren gebracht dat dat voor NSC de marktcoolplui zijn. Ik zie dat er onduidelijkheid is. Wij verwachten dat er snel duidelijkheid komt. De Staatssecretaris maakt duidelijk dat hij werkt richting een convenant eind dit jaar. Mijn eerste vraag is als volgt. Stel dat deze twee categorieën waar dat nog ontbreekt, dus marktcoolplui en kleine ondernemers, daarin meegenomen kunnen worden. Is het dan ook mogelijk om dat meteen aan het begin van het jaar in goede orde mee te nemen, of ga je dan inderdaad richting een aantal maanden uitstel? De Staatssecretaris gaf aan dat er niet gehandhaafd wordt. Is er daar misschien nog een mogelijkheid, zodat iedereen weet waar hij aan toe is? Dat moet wel geregeld zijn. Het doel staat voor NSC voorop en dat is de standaardisatie.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb net in mijn eerste tekst gesproken over een vangnet. Een vangnet is er juist voor bedoeld om, als wij besluiten om het wel te laten ingaan per 1 januari en als kabinet van die lijn uitgaan, in ieder geval nog een noodknop te hebben. De gemeentes vinden dat een minder fijne term, maar zie een vangnet als een noodknop. Als het fout gaat: terugdraaien. Dat is de gedachte achter de passage die we in het convenant willen opnemen. Daarnaast heb ik volgens mij in mijn eerste bijdrage ook aangegeven dat er over twee maanden een evaluatie is door experts, mensen uit het veld en ondernemers. Volgens mij hebben we na vier maanden nog een evaluatiemoment. Als we besluiten om door te gaan per 1 januari, zijn er dus twee momenten ingebouwd om te voorkomen dat er rare dingen gebeuren. We hebben dus de twee momenten, na twee en na vier maanden, en we hebben nog het vangnet.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Als NSC'er raak ik een klein beetje van de leg bij het woord «noodknop», maar dat zult u begrijpen. Dat is ook hier wel een beetje het geval, want ik vraag me af: hoe werkt dat dan precies? Zou de Staatssecretaris kunnen toelichten wat die noodknop precies zou behelzen? Betekent dat dan dat geen enkele gemeente die invoering kan doen per 1 januari?

Staatssecretaris Jansen:

Daar moeten we met de gemeentes nog over praten. Het is alleen wel zo dat als blijkt dat het door heel Nederland niet werkt, de noodknop zo breed is dat we zeggen: per direct stoppen. Dat moet je niet willen, maar dat willen de gemeentes dan zelf ook niet. Als blijkt dat het op heel veel terreinen zou mislopen, gaan we er niet mee door. Op het moment dat een kleine groep misschien toch buiten de boot dreigt te vallen, omdat we daar geen zicht op hebben gehad, dan is die vangnetconstructie, noodknop of hoe we hem ook noemen veel kleinschaliger. Maar nogmaals, dat is er wel van uitgaande dat het kabinet besluit erin mee te gaan dat het per 1 januari zou ingaan. Dat besluit hebben we nog niet

genomen. Het is alleen zo dat ik alle opties aan de Kamer wil aanbieden. Ik heb precies mijn huiswerk gedaan dat in het hoofdlijnenakkoord staat. Uiteindelijk gaan wij als kabinet een besluit daarover nemen.

De voorzitter:

Mevrouw Veltman, u bent aan de beurt. Ik kijk elke keer rond wie zijn vinger heeft opgestoken, dus denk niet dat ik het rondje willekeurig doe. Ik doe het netjes op volgorde.

Mevrouw Veltman (VVD):

Voorzitter, dank u wel voor die zorgvuldigheid. Ik hoor nu vooral terug: we gaan kijken of het werkt. Het hoofdlijnenakkoord zegt inderdaad – ik ben het eens met wat er net werd gezegd – dat bezien wordt hóé de zero-emissiezones worden uitgesteld en niet óf ze worden uitgesteld. In het licht van het goed standaardiseren van uitzonderingen voor die ondernemers die het niet kunnen meemaken, doe ik heel graag een beroep op de Staatssecretaris om ervoor te kiezen om niet achteraf te repareren, maar meteen te werken aan een generieke uitzondering voor ondernemers. Dat is niet hetzelfde als in een ontheffingencircus belanden, want daar heb ik net ook aandacht voor gevraagd. Geef die ondernemers alstublieft de ruimte om hieraan te kunnen voldoen.

Staatssecretaris Jansen:

De vraag van mevrouw Veltman is heel duidelijk. Op het moment dat wij in het kabinet een besluit hebben genomen, gaan wij de stappen in werking zetten, afhankelijk van dat besluit. Als dat betekent dat we inderdaad zeggen dat we uitstel willen, gaan we per direct aan de gang met de algemene maatregel van bestuur. Dat wil niet zeggen dat we niet al voorwerk zouden kunnen doen, maar goed, dat is ook afhankelijk van de keuze die wij uiteindelijk gaan maken.

De heer Heutink (PVV):

We hebben niet in het hoofdlijnenakkoord opgeschreven: kom maar met een vangnet op het moment dat zo'n zero-emissiezone per 1 januari 2025 ingaat. Dat hebben we niet opgeschreven. Wat we hebben opgeschreven, is een resultaatverplichting voor het kabinet om te bezien op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld. Dus niet óf er uitstel komt, nee, de opdracht aan het kabinet is: kijk naar alle manieren waarop we kunnen uitstellen. Het kabinet zegt nu: we hebben nog geen keuze gemaakt of er uitstel komt. Nee, vier partijen hebben al afgesproken in een hoofdlijnenakkoord om dat te realiseren. Ik vraag aan de Staatssecretaris of hij dat begrijpt en of hij als de wiedeweerga zijn hele agenda wil leegmaken om het nog dit jaar te regelen. Dit heeft de allerhoogste prioriteit, want anders gaan die ondernemers kapot. Dat willen wij als PVV niet op ons geweten hebben.

Staatssecretaris Jansen:

Ik heb net de tekst opgelezen. Ik weet hoe die daar staat. Volgens mij interpreteren we hem allemaal op de juiste wijze, maar er staan ook voorwaarden in waar we rekening mee houden. De heer Van Dijk zei net hoe hij de tekst interpreteert. Dat probeer ik ook te doen. Ik heb hem netjes opgelezen. Ik heb aangegeven welke onderzoeken we inmiddels hebben gedaan om te kijken wat er mogelijk is. Uiteindelijk ga ik daarmee naar de ministerraad en doe ik een voorstel. Als ik het hoofdlijnenakkoord naar de letter volg, zou het voorstel kunnen zijn dat wij kijken naar uitstel, want dat staat er namelijk in. Wij kijken ook naar: is er harmonisatie, is er standaardisatie, valt er niemand buiten de boot? Ik wil daar wel aan toevoegen: let wel op, de maatregel gaat hoe dan ook in op 1 januari op gemeentelijk niveau. Wij kunnen alleen bijsturen als wij daartoe besluiten.

De voorzitter:

Ik ga naar de heer De Hoop en dan naar de heer Olger van Dijk.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik zou bijna voorstellen om te schorsen en dat alle coalitiepartijen en de Staatssecretaris even met elkaar bespreken hoe het nou precies in het regeerakkoord staat. Anders moet de Staatssecretaris misschien een dragende motivering vinden om de zero emissie uit te stellen. Ik vind wel dat het een beetje een potje wordt. Hier wordt al tien jaar lang over gesproken door de gemeentes en het maatschappelijke veld. Er ligt naar aanleiding van het debat in deze Kamer een rapport van Berenschot, waarin heel nadrukkelijk wordt gesteld dat je heel redelijk deze zero-emissiezones kunt invoeren. Ik zou de Staatssecretaris dus een voorstel willen doen. Kijk nou, om proportioneel de zorgen van de verschillende partijen in deze Kamer mee te nemen, naar een vangnet dat je extra kunt doen, naast wat wordt gedaan voor de lieden die u zelf schetst. Dan kun je toch heel redelijk die zero emissie invoeren? Dan kun je met dat vangnet aan de zorgen tegemoetkomen. Dan ben je toch aan het besturen? Ik vraag de Staatssecretaris: ga besturen en ga dan proportioneel met de zorgen om. Volgens mij voldoet u dan gewoon aan wat er van u wordt verwacht.

Staatssecretaris Jansen:

We zijn hier al tien jaar mee bezig. Feit is ook dat er nog geen harmonisatie en standaardisatie zijn. Dat is een van de redenen waarom wij bekijken hoe we hier uiteindelijk mee omgaan en hoe wij hierover als kabinet de juiste besluiten nemen. We zijn al tien jaar bezig, maar als ik kijk naar wat er in het hoofdlijnenakkoord staat, zie ik dat nog niet alle zaken op orde zijn.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Het doel van die passage is duidelijk voor NSC. Dat is dat wij er inderdaad wel voor zorgen dat alles op orde is en dat die standaardisatie nog eens heel goed wordt bekeken en ook snel wordt bekeken. Dat zou ook mijn oproep aan de Staatssecretaris zijn. Uitstel is geen doel op zich. De Staatssecretaris geeft helder aan dat per 1 januari een aantal gemeenten daarvoor gaan kiezen. Tegelijkertijd zou ik nog een derde optie willen aandragen. Als je toch tot de conclusie komt dat het niet goed geregeld is in twee maanden of dat er te veel onduidelijkheid is, maak dan gewoon de afspraak met gemeenten om vier maanden niet te handhaven. De Staatssecretaris hintte daar al op. Het zouden misschien wel zes maanden kunnen zijn. Maar zorg er nou gewoon voor dat het in die tijd wel geregeld is. Maar zorg ook dat duidelijk is dat gemeenten er op 1 januari voor kunnen kiezen – dat is hun eigen verantwoordelijkheid – om het in te laten gaan. Daar hebben we tien jaar aan gewerkt.

Staatssecretaris Jansen:

Ik neem de suggestie van de heer Van Dijk graag mee in de afweging die we uiteindelijk maken.

De voorzitter:

Ik kijk even rond. Volgens mij zijn we toegekomen aan het volgende blokje. Ik zie dat de heer Van Houwelingen toch nog een interruptie heeft.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Excuus. Het is eigenlijk rappelleren wat ik nu doe, want ik had volgens mij nog een paar vragen staan in dit blokje en ik heb de antwoorden daarop nog niet gehoord. Mijn vraag ging vooral over: wat betekent het voor personenauto's? Neem bijvoorbeeld Eindhoven. Ik heb daar een paar

vragen over gesteld. Het hoeft niet allemaal, maar het zou fijn zijn om daar iets over te horen.

De voorzitter:

Er wordt even druk overlegd, meneer Van Houwelingen.

Staatssecretaris Jansen:

Sorry, voorzitter. De heer Van Houwelingen had die vraag inderdaad gesteld. Tot 2030 vallen personenauto's hier überhaupt niet onder.

De voorzitter:

Nu wilt u een interruptie, denk ik.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ja, omdat het zo belangrijk is voor ons is. Er zijn gemeentes die er een beetje ... Ik wil niet zeggen «mee dreigen», maar als een gemeenteraad het zou willen, zeggen ze: dan gaan we het invoeren. 2028, ik noem maar wat, kan niet. Gemeentes kunnen dat voor personenauto's nu niet invoeren. Daar is niet eens wetgeving voor nodig.

Staatssecretaris Jansen:

Daar kom ik nog even op terug, maar tot 2030 kunnen personenauto's er niet onder vallen. Dat is de afspraak die we hebben gemaakt. Maar ik kom erop terug bij u.

De voorzitter:

Kunnen we het dan zo afspreken dat u er in tweede termijn nog even op terugkomt? Ja? Dan gaan we dat doen Dan kijk ik nog even rond of er nog vragen zijn.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Ik had nog een andere vraag in dit blokje. Ik noemde het voorbeeld van de gemeente Eindhoven, die nu dreigt om het wel in te voeren vanaf 2030, terwijl de Kamer heeft gezegd: dat kan nu niet, dat willen we pas in 2040 op zijn vroegst. Mijn vraag aan de Staatssecretaris was: wat vindt de Staatssecretaris ervan dat gemeentes daar als het ware gewoon mee doorgaan? Moet op zijn minst niet de eis worden gesteld dat ze hun inwoners goed voorlichten? Dit is toch heel dubieus?

Staatssecretaris Jansen:

Wat denk ik in elk geval moet gebeuren, is dat ik een gesprek heb met de gemeente Eindhoven, want deze informatie is nieuw voor mij, en dit is niet wat wij voor ogen hebben.

De voorzitter:

De rest volgt dan in de tweede termijn, in ieder geval. Dan het volgende blokje.

Staatssecretaris Jansen:

Dan kom ik bij het blokje elektrisch vervoer, inclusief laadinfra. Er was een vraag van mevrouw Veltman en de heer De Hoop. Welke stappen gaat de Staatssecretaris zetten om de verduurzaming van het wagenpark te stimuleren? De gemaakte afspraken van het vorige kabinet over verduurzaming van het wagenpark worden geïmplementeerd. De focus op het subsidiëren van voertuigen wordt verlegd van personen- en bestelauto's naar vrachtauto's en mobiele machines. Daarnaast wordt met name ingezet op de uitrol van de laad- en tankinfrastructuur. In het najaar komt de klimaat- en energieverkenning uit van het Planbureau voor de Leefomgeving. Indien blijkt dat de CO₂-reductiedoelen niet worden gehaald, zal het kabinet zich bij de Voorjaarsnota 2025 buigen over

aanvullende maatregelen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een aanvulling op de gewichtscorrectie van de motorrijtuigenbelasting.

Dan een vraag van de heer De Hoop. Wat is de besparing in termen van CO₂, stikstof en gezondheid per vervangen fossiele auto? De gemiddelde CO₂-besparing per elektrisch voertuig is 20 ton voor particuliere auto's, respectievelijk 29 ton voor zakelijke auto's, die meer kilometers maken. Maatschappelijk gezien zijn de kosten van de ingroei van elektrische voertuigen positief, zoals blijkt uit de kosteneffectiviteitsberekeningen uit 2022.

Nog een vraag van de heer De Hoop. Is 100% nieuwverkoop van elektrisch vervoer in 2030, het doel van de afgelopen drie kabinetten, nog steeds een doel? Waar komen we op uit? De ambitie van 100% nieuwverkoop van zero-emissieauto's in 2030 is nog steeds actueel. In de Klimaatwet hebben we afgesproken om in 2050 klimaatneutraal te zijn. In Nederland is circa 26% van alle auto's ouder dan 16 jaar. Om in 2050 geen CO₂ meer uit te stoten, willen we dat in 2030 vooral emissievrije auto's worden verkocht. Maar het gaat hier dus wel om een ambitie. We willen mensen verleiden om over te stappen op elektrische auto's, maar zeker niet dwingen. Dus ook in 2031 kunnen mensen die dat willen nog steeds een benzineauto kopen. Zonder aanvullende maatregelen komt de ingroei van elektrische voertuigen uit op 75% van de nieuwverkoop in 2030. In het voorjaar van 2025, dus bij de Voorjaarnota, zal worden bezien of aanvullende maatregelen daaromtrent nodig zijn.

Nog een vraag van de heer De Hoop. Wat zou u doen met 120 miljoen extra aan duurzaam vervoer? Het is helaas geen vrij besteedbaar budget, zeg ik dan maar, voorzitter. Het budget is door het kabinet ingezet voor accijnskorting. De accijnskorting wordt bij het Belastingplan behandeld.

Nog een vraag van de heer De Hoop. Leidt de aanschafsubsidie voor elektrische voertuigen tot betaalbare opties voor mensen met een smalle beurs? Heeft u dat onderzocht? Ja. De aanschafsubsidie is gericht op kleine, betaalbare nieuwe en gebruikte auto's. Auto's duurder dan de oorspronkelijke catalogusprijs van € 45.000 komen niet in aanmerking voor de subsidie. Het zijn dus juist de nieuwe en gebruikte auto's die ook interessant zijn voor mensen met een kleinere portemonnee. Daarnaast wordt ook subsidie gegeven voor private leaseconstructies, zodat mensen niet in één keer de hoge aanschafprijs hoeven betalen. Binnenkort komt ook de eindevaluatie van de subsidie voor elektrische auto's beschikbaar. Hierover wordt u nader geïnformeerd.

Nog een vraag van de heer De Hoop. Waar komen de kosten voor de consument op uit bij de vijf meest populaire elektrische voertuigen en hun fossiele tegenhangers? De meest populaire voertuigen zijn de Tesla Model 3, Tesla model Y, de Kia Niro, de Volkswagen ID.3 en de Hyundai KONA. Als u wilt dat ik van deze modellen een algemene indicatieve TCO laat opstellen en die aan u doe toekomen, doe ik dat graag.

Nog een vraag van de heer De Hoop. Wat zijn de gevolgen van het afschaffen van de subsidie voor de instroom van elektrische voertuigen? De aanschafsubsidie was juist gericht op particulieren met een kleine beurs. Vandaar dat de subsidie gericht was op nieuwe en gebruikte auto's, zoals ik net al zei, met een maximale catalogusprijs van € 45.000. Door het afschaffen van die subsidie duurt de ingroei van elektrisch vervoer bij particulieren iets langer. Dat neemt niet weg dat Nederland binnen Europa nog steeds tot de kopgroep behoort wat betreft de verkoop van elektrische auto's. In Nederland ligt de verkoop van elektrische voertuigen op dit moment op 33%, terwijl dat in Europa ongeveer 15% is.

Dan een vraag van mevrouw Veltman en de heer Heutink. Waarom ontnemen wij pomphouders de mogelijkheid om te ondernemen door ze te verplichten te kiezen tussen het aanbieden van brandstof dan wel elektriciteit? Eigenlijk is mijn antwoord: let op, dit is wel een onderwerp voor de Minister. Echter, pomphouders hoeven niet te kiezen, want ze kunnen op beide vergunningen bieden. Ze hoeven niet te kiezen voor een

van de twee. Een ondernemer die allebei wil aanbieden, dingt mee naar allebei de vergunningen. Daarmee kom ik ook op een vraag over de situatie dat je twee aanbieders hebt van horecavoorzieningen op die locatie. Het kan dus ook een en dezelfde zijn op het moment dat een ondernemer beide wil aanbieden.

Dan heb ik een vraag van de heer Pierik over rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. Er is sprake van onvoldoende laadplekken en netcongestie, en dan hebben we ook nog maar een klein percentage elektrische vrachtauto's: zo'n 1.200. Dat is 2%. In hoeverre is het logisch dat de we infra op de schop nemen voor zo'n klein percentage? Is dat wel proportioneel? Wij zitten midden in de energietransitie, waarbij we toewerken naar een emissievrij wagenpark in 2050. In 2030 verwachten we al 16.000 vrachtwagens en daarom is het wel belangrijk dat we tijdig investeren, ook in laadvoorzieningen voor zwaar vrachtverkeer.

Een vraag van de heer Pierik was: kan de Minister in gesprek met vrachtwagenchauffeurs gaan over de vraag of er verbeteringen mogelijk zijn op het gebied van verzorgingsplaatsen? De Minister gaat hierover, maar hij kan daar natuurlijk met hen over in gesprek.

Mevrouw Veltman vroeg: wat kan de Staatssecretaris doen om laaddienstverleners hun actuele prijzen actief te laten delen? Veel elektrische rijders maken gebruik van laadpassen om hun laadsessie op te starten. Maar het moet wel voor gebruikers inzichtelijk zijn tegen welke kosten ze gaan laden. Dat heb ik volgens mij in het debat vorige week ook gezegd.

Marktpartijen in Nederland zijn wettelijk verplicht hun prijzen te tonen. Beheerders van laadpunten zijn gebonden aan een Europese verplichting om hun prijzen doorlopend te publiceren. Marktpartijen die laadpassen aanbieden, hebben deze verplichting echter niet. In het Actieplan prijstransparantie is hier wel aandacht voor. Nog een vraag van mevrouw Veltman: kan ik toezeggen om concrete doelen en termijnen af te spreken in het Actieplan prijstransparantie? Ja, dat kan ik u toezeggen.

Nog een vraag van mevrouw Veltman: wat wordt er gedaan om netbewust laden in het private domein toe te passen? Meer dan 80% van de thuisladers laadt thuis al slim, want dat is financieel voordeliger. Daarnaast heeft het Ministerie van Klimaat en Groene Groei een Actieagenda netcongestie laagspanningsnetten opgesteld. Hierin zijn initiatieven opgenomen om netcongestie op laagspanningsnetten tegen te gaan. In de tussentijd hebben enkele regionale netbeheerders samen met energieleveranciers inmiddels de pilot netbewust thuisladen gestart. De consumenten wordt gevraagd het laden van de elektrische auto af te stemmen op de beschikbare ruimte op het stroomnet in ruil voor een financiële prikkel.

Nog een vraag van mevrouw Veltman. Kan in de actieplannen van de Staatssecretaris meer aandacht komen voor de lagere tarieven in de daluren bij de publieke laadpaal? Het Rijk gaat niet over de prijsstelling van publieke laadpalen. Hier geldt marktwerking.

Dan een vraag van de heer Van Dijk van NSC. Waarom vraagt de Staatssecretaris om extra beleid uit Brussel? Dat betrof die nota waarover ik het had. In de brief wordt de Commissie opgeroepen om onderzoek te doen naar wat het beste werkt om het aandeel zakelijke emissievrije voertuigen verder te laten groeien. Dat was trouwens een initiatief van Nederland. Het gaat dus om de oproep om een onderzoek te laten doen. Daar kunnen wij als Nederland ook nog iets van vinden. We kunnen uiteindelijk ook tegen de uitkomsten zijn. De maatregelen op Europees niveau zorgen voor een gelijk speelveld. Dat is de reden waarom ik heb gezegd: onderzoek het maar. Op die manier hoeven ondernemers in Nederland zich niet aan andere regels te houden dan ondernemers in andere lidstaten en het kan ervoor zorgen dat het aanbod van betaalbare tweedehands emissievrije voertuigen groeit. Dat is volgens mij ook in het belang van de Nederlandse inwoners.

Dat zijn alle vragen rondom elektrisch vervoer en laadinfra.

De voorzitter:

Dank u wel. Het kan wat soms wat saai overkomen om het hele blokje in één keer te doen, maar het is wel lekker effectief, want we hebben het tempo erin te houden om om 16.00 uur klaar te zijn. Ik kijk even of er naar aanleiding van de beantwoording interrupties zijn.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Ik heb in mijn bijdrage uitgebreid stilgestaan bij hoe je als automobilist zou willen terechtkomen op een tankstation aan de rijksweg, zoals we het nu noemen. Ik bedoel dat je welkom wordt geheten, dat het duidelijk is en dat het overzichtelijk is. Daar heb ik eigenlijk weinig reactie op gehoord. Ik zou de Staatssecretaris willen vragen om daarop te reageren. Als voorbeeld heb ik genoemd dat het wel een hele toestand is, als je kijkt naar hoe er nu met het toekomstige beleid en het bieden op de kavels wordt omgegaan. Ik hoorde net: ook de huidige tankstations kunnen meebieden op bijvoorbeeld het laden. Ik begrijp dat het wel kan, maar dan op een laadplek 20 kilometer verderop. Laat dat nou net voor de mkb'ers ter plaatse heel onhandig zijn. Wij willen dat de automobilist gewoon welkom geheten wordt op die plek.

De voorzitter:

De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen:**

Een momentje graag, voorzitter. Mevrouw Veltman vroeg hoe ik duidelijkheid kan geven aan bezoekers van tankstations. Het moet voor bezoekers van tankstations heel duidelijk zijn waar zij terechtkunnen. Dat is het antwoord op de vraag die u stelde. Ik weet dat het heel onbevredigend voor u is, maar dit is het antwoord.

De voorzitter:

Wellicht gaan we hiermee door in de tweede termijn. Gelet op wat ik buiten de microfoon hoor, moet er nog wat gewisseld worden met elkaar. We gaan door met het volgende blokje. O, de heer De Hoop heeft nog een vraag.

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

Ik weet dat ik door mijn interrupties heen ben, maar mijn vraag aan de Staatssecretaris is of deelmobiliteit ook in dit blokje zit of dat het nog bij het blokje overig komt. Dat komt nog? Oké, dank.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt.

Staatssecretaris **Jansen:**

Ik kom bij brandstof. Er werd gevraagd welke ruimte ik zie om de limieten voor het gebruik van biobrandstoffen te verruimen. Door verbeteringen in het productieproces worden de limieten sneller bereikt. Ik zie geen ruimte om eenzijdig de limieten verder te verruimen, aangezien dit het behalen van Europese doelen in gevaar brengt. Maar ik begrijp uw zorgen natuurlijk wel. Europese limieten gelden namelijk voor steeds meer soorten biobrandstoffen. De Europese Commissie heeft aangegeven met een voorstel te komen voor aanpassing van de limiet voor biobrandstoffen uit onder meer dierlijke vetten en gebruikt frituurvet. Daarover gaan we in gesprek.

Dan heb ik nog een vraag van mevrouw Veltman: stelt Nederland extra regels op voor de mogelijkheid om bio-Ing via het gasnet te vervoeren? Nee, Nederland stelt geen extra regels bovenop de Europese richtlijnen met betrekking tot vervoer van bio-Ing via het gasnet. De regels zijn er om

zekerheid te hebben over het aandeel hernieuwbare energie, conform de Europese richtlijnen. Ik vind een gelijk speelveld binnen Europa belangrijk. Nog een vraag van mevrouw Veltman: kunnen biobrandstoffen deel uitmaken van de terugsluis van de vrachtwagenheffing? De terugsluis van de vrachtwagenheffing richt zich op de transitie naar een duurzame en innovatieve transportsector. Het einddoel, zoals ik net al noemde, is een volledig emissievrij transport in 2050. Mede op verzoek van de Kamer – dat was een motie van mevrouw Kröger – is daarom in goed overleg met de vervoerssector besloten om de gelden van de terugsluis in te zetten op emissievrije technologie en het verbeteren van logistieke efficiency. Op dit moment zien de Minister en ik dan ook geen aanleiding om het gebruik van biobrandstoffen via de terugsluis te subsidiëren.

De heer Van Dijk van NSC vroeg: experts van TNO en het Planbureau voor de Leefomgeving adviseren een strategie voor de opschaling van duurzame brandstoffen in de luchtvaart; hoe gaat de Staatssecretaris dit advies invullen? Ik zou hem eigenlijk willen vragen om die vraag volgende week te stellen aan de Minister, bij het commissiedebat Luchtvaart. We hebben als kabinet wel in het regeerprogramma afgesproken om een roadmap te maken voor sustainable aviation fuel. Hierin werken we de Nederlandse kansen en uitdagingen rondom duurzame luchtvaartbrandstoffen uit, waaronder de opschaling. Dat doen we samen met de sector. Maar nogmaals, het verzoek is om de vraag aan de Minister te stellen. Nog een vraag van de heer Van Dijk: kan de Staatssecretaris zich inzetten voor een ambitieuze jaarverplichting om de luchtvaart conform afspraak te verduurzamen? Het Ministerie van IenW wil dat alle sectoren bijdragen aan de verduurzaming en hieraan meebetalen. Daarom krijgt de luchtvaart een eigen jaarverplichting, waarbij we rekening houden met andere regelgeving. De luchtvaart heeft met de Europese verordening ReFuelEU al verplichtingen op Europees niveau. De percentages in de jaarverplichting worden daarop gebaseerd. ReFuelEU geeft geen ruimte om nationaal hoge verplichtingen vast te stellen. Op die manier behouden we Europees een gelijk speelveld.

Voorzitter. De laatste vraag is van de heer De Hoop: waar komt de accijnskorting terecht; wordt die nuttig besteed? De accijnskorting is opgenomen in het hoofdlijnenakkoord en verwerkt in het Belastingplan. Als Staatssecretaris ga ik niet over de accijnzen op brandstoffen. Ik verwijz door naar de Staatssecretaris Fiscaliteit.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan bent u nu aangekomen bij het blokje overig, denk ik. Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris Jansen:

Het laatste blokje, voorzitter. Ik begin met een vraag van de heer De Hoop: wat gaat de Staatssecretaris doen met de top tien van maatregelen uit het deelmobiliteitsonderzoek? Het top-tienonderzoek is besproken met het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. Samen met de gemeenten uit het samenwerkingsprogramma kijken we wat de nuttige vervolgstappen daarvoor zijn. Daarnaast zal ik dit onderzoek samen met de Minister, naar aanleiding van het aannemen van de motie van het lid Koekkoek, betrekken bij de Actieagenda Auto.

Dan nog een vraag van de heer De Hoop: hoe koppel ik de resultaten van het toptienonderzoek terug naar de partners, lokaal en in de sector? De doelstellingen van het programma zijn standaardiseren, harmoniseren, kennisdeling en kennisopbouw. Er is doorlopend overleg met medeoverheden en de sector binnen het programma over deelmobiliteit. Dit onderzoek is daarbij ook zeker onderwerp van gesprek.

Nog een vraag van de heer De Hoop: kunnen we in Nederland een klimaatticket invoeren zoals in Duitsland? De werkgroep van het NOVB, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, bestaande uit decentrale

overheden, vervoerders en de reizigersorganisatie, heeft onderzoek gedaan naar het Nederlandticket en de varianten daarvan. De Kamer is hier op 3 oktober over geïnformeerd. Dat onderzoek geeft ook inzicht in de hoge kosten van een goedkoop landelijk abonnement. Daarom heeft het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad besloten om een van de varianten verder uit te werken. Daar ben ik volgens mij vorige week tijdens het debat heel uitgebreid op ingegaan.

Dan nog een vraag van de heer De Hoop: wat is mijn tijdpad om de laatste dieseltreinen uit te faseren? Er zijn in Nederland gelukkig niet heel veel trajecten meer waar dieseltreinen rijden. Dat zei de heer De Hoop net ook in zijn bijdrage. We hebben samen met ProRail en de provincies in beeld gebracht wat logische momenten zijn op deze trajecten om elektrische treinen te laten rijden. Dat is een samenspel tussen de momenten van vernieuwing van de treinen en het ontwikkelen van de benodigde infrastructuur. Een logisch moment is dan bijvoorbeeld wanneer de treinen «einde levensduur» zijn. De laatste concessie van dieseltreinen loopt af in Gelderland. Dat is 2042. Het zit dus binnen die twee uitersten. Ik ben bijna aan het einde van mijn betoog, voorzitter. Een vraag van de heer Van Dijk: hoe staat het met de toezegging om onderzoek te doen naar de sloopregeling voor oude auto's in combinatie met een vervoerstegoed? Conform de toezegging wordt deze regeling op het ogenblik uitgewerkt in het kader van het Social Climate Fund. De besluitvorming moet nog plaatsvinden. Ik zal u daarover uiterlijk in het voorjaar van 2025 nader berichten.

De laatste twee vragen zijn van het lid Kostić. Kan de Staatssecretaris dit jaar met een brief komen over de maatregelen die hij gaat nemen om de klimaatdoelen van 2050 te halen? Ik kan u toezeggen om de Kamer per brief te informeren. Dat kan ik echter pas doen na de voorjaarsbesluitvorming van 2025.

Welke stappen gaat de Staatssecretaris concreet nemen om zich aan de afspraken voor luchtkwaliteit te houden? Dat is ook een vraag van het lid Kostić. De recente voortgangsmeting van het Schone Lucht Akkoord laat zien dat het overkoepelende doel, 50% gezondheidswinst in 2030, binnen bereik is. Als blijkt dat dat doel in gevaar komt, gaan we kijken naar mogelijke stappen om het alsnog te halen.

Dat waren alle vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk nog even rond. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Dan gaan we door met de tweede termijn van de Kamer. U heeft 1 minuut en 20 seconden in uw tweede termijn. We gaan beginnen bij mevrouw Veltman.

Mevrouw Veltman (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de antwoorden, die helaas niet altijd even bevredigend waren. Daarom nu een vervolg. Allereerst de transparantie van de laadpassen. Het is een heel mistig geheel aan prijzen. Doordat de laadpassen onduidelijkheid bieden, is er ook onduidelijkheid over de prijzen aan de laadpalen. Ik hoor dat de Staatssecretaris werkt aan de verduurzaming van het wagenpark, maar het helpt niet om dit mistig te laten. Ik wil dus toch vragen of de Staatssecretaris in ieder geval met de sector van de laadpassenbedrijven in gesprek wil om dit op te lossen.

Dan de tankstations. Omwille van de duidelijkheid en overzichtelijkheid van de stations en om de bestaande tankstations niet in een sterfhuiskonstructie te duwen, vraag ik expliciet of de Staatssecretaris ervoor wil zorgen dat het beleid dat men eigenlijk voor ogen had, van tafel kan. Ik vraag hem ook of hij tussentijds die vergunning stop kan zetten.

Nog twee korte punten. Ik begrijp als geen ander dat de prijzen van energie aan de laadpalen aan marktwerking onderhevig zijn. Het is ook

niet mijn vraag of u aan die prijzen wil komen maar of u die inzichtelijk wil maken. Het gaat dus om transparantie van de prijzen. Dat sluit eigenlijk aan op mijn eerste punt.

Tot slot duurzame brandstoffen in de vrachtwagenterugsluis. De motie-Kröger zegt dat je gaat voor zero-emissie. De manier waarop die motie is geformuleerd, sluit volgens mij niet uit dat je een realistisch pad loopt om de doelen te bereiken. Daarvoor zou je biobrandstoffen kunnen gebruiken. Mijn vraag is of dat meegenomen kan worden.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer De Hoop, GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Ik heb een paar korte punten en vragen. Ik hoorde de Staatssecretaris in zijn termijn zeggen dat hij verwacht dat 25% van de nieuwe verkoop in 2030 elektrisch is. Dat is een stuk minder dan in de stukken staat die ik gelezen heb. Daar werd eerst nog 60% genoemd. Ik zou graag horen waar dat verschil 'm in zit. Ik zou ook graag willen dat de Staatssecretaris kijkt hoe je elektrische auto's beschikbaar houdt voor mensen met een lager inkomen en hoe je dus bijvoorbeeld de tweedehandsmarkt stimuleert.

Voorzitter. De Staatssecretaris gaf niet echt antwoord op de vraag waar die 1,2 miljard accijnsverlaging terechtkomt. Ik snap ook wel dat het antwoord niet kwam, want we weten dat 98% van die 1,2 miljard terechtkomt bij mensen die geen risico lopen om niet mee te kunnen doen, dus bij niet-risicohuishoudens. Het is een hele deniverende maatregel, die we veel efficiënter in zouden kunnen zetten.

Ten slotte de zero-emissiezones. Ik vind echt dat daar een potje van gemaakt wordt. Dat ligt niet zozeer aan de Staatssecretaris, maar ook gewoon aan de partijen die in deze coalitie zitten, die zich eraan vast hebben geklampt dat dit er niet moet komen, terwijl iedereen er klaar voor is. Gemeentes zijn er klaar voor. Ondernemers zijn er klaar voor. Uitstel is echt onwenselijk. Ik vind het ook echt onbetrouwbaar als de overheid dat zou doen. Ik vind het ook niet proportioneel. Ik vind het prima als er gekeken wordt naar maatwerk voor de groepen waarvoor de regelingen die er nu zijn, echt niet voldoen. Ik vind het prima dat de Staatssecretaris daarnaar kijkt. Maar om dit nou daarvoor uit te stellen vind ik echt heel onverstandig. Ik hoop dus dat de Staatssecretaris dat niet doet.

Ten slotte. Ik heb nog een stukje beantwoording over fietsen gemist. Denk dan aan de veiligheid voor fietsers. De heer Van Dijk heeft daar ook vragen over gesteld. Misschien is de Staatssecretaris daar dus iets in tekortgeschoten in zijn bijdrage. Ik vind het fijn als hij daar nog even op ingaat.

De voorzitter:

Ik denk dat de Staatssecretaris nog een klein stukje van zijn blokje moet doen in de tweede termijn. Laten we dat maar alvast vaststellen met elkaar. Dan kan de heer Olger van Dijk zijn aandacht richten op zijn tweede termijn in plaats van op onbeantwoorde vragen uit de eerste termijn.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank, voorzitter. Een groot deel van mijn bijdrage ging daar namelijk over. Het maakt het wel wat ingewikkeld als de Staatssecretaris zo meteen antwoordt. Ik hoop dat de voorzitter coulant is wat betreft het aantal interrupties. Dank daarvoor. Dan hebben we het zo nog over de vragen over fietsen en lopen, niet te vergeten. Dat is namelijk een hele belangrijke bijdrage aan duurzaam vervoer.

Ik dank de Staatssecretaris voor zijn beantwoording. We hebben het lang gehad over de emissiezones. Ik denk dat dat ook wel terecht is, want

duidelijkheid is het belangrijkste waar iedereen om vraagt. Ik heb heel veel mails en belletjes gehad van wethouders, ondernemers, VNO-NCW en Transport en Logistiek Nederland, die vragen om die duidelijkheid te geven. Volgens mij is dat ook de inzet van de Staatssecretaris. Maar ik wil hem ook oproepen tot spoed. Dat is namelijk nodig. Waar zijn we aan toe? Ik wil hem ook oproepen om de standaardisatie voor de restcategorieën van marktkooplui en kleine zelfstandige ondernemers snel ter hand te nemen. Dat is voor ons het doel. Ik heb een derde optie aangedragen om te kijken naar handhaven. Maar ik denk dat dit 1 januari geregeld is. De gemeenten die dat willen, moeten dan ook die keuze zelf kunnen maken. Dat is hun autonomie; die is voor NSC belangrijk. Maar er moet wel duidelijkheid zijn voor de laatste categorieën.

Ik heb een mooie toezegging gehoord over sloopregeling voor oude auto's. We worden daar namelijk in het voorjaar over geïnformeerd vanuit het Social Climate Fund. Daar ben ik blij mee.

Dan rest mij nog de opmerking te maken dat ik blij ben dat de Staatssecretaris in Brussel met het onderzoek met Ierland aan slag is. Wij zijn benieuwd naar de uitkomsten daarvan. Ik ga ervan uit dat we in overleg met de Kamer kijken wat we daarmee doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Van Houwelingen.

De heer Van Houwelingen (FVD):

Dank u, voorzitter. Het was een boeiend debat. Het leek op een gegeven moment een beetje een tekstexegese te worden wat betreft het hoofdlijnenakkoord. Daarin staat volgens mij heel duidelijk dat deze regering is opgedragen om te onderzoeken op welke manier het uitstel van de zero-emissiezones kan worden ingesteld en niet óf dat kan gebeuren. Maar oké, daar is wat onenigheid over binnen de coalitie, begrijp ik. Bedankt voor de beantwoording. Tot slot wil ik het volgende zeggen. Wij zijn tegen die zero-emissiezones. Het belangrijkste voor ons zijn de personenauto's. Je ziet nu al dat gemeentes toewerken naar het uitbreiden van de zero-emissiezones naar personenauto's, naar auto's van burgers. Dat vinden wij heel bedreigend. Daarom wil ik nog een keer de volgende vraag stellen. Ik weet dat de Staatssecretaris daar in zijn tweede termijn op terugkomt. Heel concreet: de gemeente Eindhoven zegt dit te gaan doen. Begrijp ik het goed dat – ik hoop dat het zo is – dat in het huidige wettelijk kader niet kan? Is het zo dat de gemeente Eindhoven en andere gemeentes – er zijn er meer – wel kunnen zeggen «in 2030 kan je met je personenauto de binnenstad niet meer in», maar dat dat niet kan? Is het zo dat het wettelijk onmogelijk is, dat daarvoor iets op nationaal niveau moet gebeuren qua wetgeving en dat dat nu gelukkig nog niet het geval is? Begrijp ik dat goed? Als dat niet het geval is, hoor ik dat graag. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Heutink van de PVV.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik wil een tweeminutendebat aanvragen. Ik wil de Staatssecretaris bedanken voor de antwoorden. Ik moet heel eerlijk zeggen dat we op het gebied van zero-emissie echt meer daadkracht verwachten van de Staatssecretaris. We verwachten echt dat hij, het liefst binnen een week, een plan op tafel heeft liggen en gewoon gaat zeggen: zo gaan we uitvoering geven aan hetgeen is opgeschreven in het hoofdlijnenakkoord. Ik verwacht daar een toezegging op en ik verwacht een daadkrachtige Staatssecretaris, die die duidelijkheid gaat geven. Dan mijn vraag aan de Staatssecretaris of hij bereid is om zijn hele agenda leeg te halen om

volledig te kunnen focussen op het schrappen, of in ieder geval het uitstellen, van die zero-emissiezones, zoals is gesteld in het hoofdlijnenakkoord. Daar wil ik graag een toezegging op, want volgens mij lopen we ver achter in de tijd, moeten we er haast mee maken en is op dit moment niets belangrijker dan dit.

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

Ik heb een vraag, puur uit nieuwsgierigheid. De heer Heutink gebruikte ook in zijn eerste termijn behoorlijk grote woorden over het al dan niet uitstellen van de zero-emissiezones. Mijn vraag is dan ook: wat voor conclusie gaat de PVV of de heer Heutink trekken als die zero-emissiezones er wel komen op 1 januari 2025? Als je zulke grote woorden gebruikt, is het ook wel goed om te schetsen wat eventueel de consequentie is als dat niet gebeurt.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik ga helemaal niet met consequenties dreigen vandaag. Dat is echt totaal niet aan de orde. Ik verwacht van deze Staatssecretaris dat hij de opdracht zoals die staat in het hoofdlijnenakkoord uitvoert en daar haast mee maakt. De mensen in Nederland zitten te wachten op een besluit en niet op zo'n zero-emissiezone. Daar zullen we de Staatssecretaris scherp op bevragen. We zullen zijn planning ook scherp in de gaten blijven houden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ik denk dat we vanmiddag heel goed gezien hebben dat de Staatssecretaris hier en daar een beetje worstelde met het uitstel van de ingebruikname van zero-emissiezones. Mijn grootste zorg is hoe de Staatssecretaris de stem van de niet-georganiseerde kleine zelfstandigen verwerkt in het afwegingskader. Daarin zit mijn grootste zorg, want als er bedrijven omvallen, dan zullen dat waarschijnlijk de eerste zijn. Dat willen we koste wat het kost voorkomen.

Dan het tweede punt dat ik wil maken. De Staatssecretaris geeft aan dat de Minister in gesprek kan gaan met brancheorganisaties om te praten over die verzorgingsplaatsen, maar ik wil hem eigenlijk vragen de Minister dringend te adviseren dit ook daadwerkelijk te doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk of de Staatssecretaris direct kan overgaan tot de beantwoording in tweede termijn.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, ik zal een begin maken met de beantwoording in tweede termijn. Op fietsen kom ik waarschijnlijk ook nog terug, want ik ben dat inderdaad helemaal vergeten. Dat zeg ik heel eerlijk. Dat geldt ook voor lopen, terwijl dat belangrijke onderdelen zijn.

De **voorzitter**:

Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Mevrouw Veltman heeft een vraag gesteld over de onduidelijkheid van laadpassen. Ze vraagt of ik in gesprek wil gaan met de sector. Ik ben continu met de sector in gesprek. Dit is onderwerp van gesprek.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dan hoor ik heel graag binnenkort terug wat daar de resultaten van zijn, want er moet echt verandering komen in de transparantie over de prijs van de laadpassen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Laten we zeggen dat ik daar binnen drie weken op terugkom bij mevrouw Veltman.

De tweede vraag van mevrouw Veltman ging over verzorgingsplaatsen. Kan het huidige beleid van tafel? De Minister is uitgebreid in gesprek met de sector en komt daarop terug. Ik kan daar niets over zeggen. Het is zijn verantwoordelijkheid. Ik hoor wel de zorgen die geuit worden en zal die zeker overbrengen aan de Minister.

De **voorzitter**:

Daarover nog een vraag van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Het is hartstikke fijn dat u dat overbrengt aan de Minister, want u zit hier ook voor duurzaam vervoer en dus voor de laadinfrastructuur. Die speelt een essentiële rol in de afwegingen op dit dossier.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dan heb ik een vraag van de heer De Hoop: wat doet de Staatssecretaris aan fietsveiligheid? Dank voor de vraag. Die was ik vergeten. Fietsveiligheid is helaas de verantwoordelijkheid van de Minister. Wel is fietsveiligheid altijd een randvoorwaarde binnen fietsstimuleringsprojecten en bij de cofinanciering door het Rijk van de doorfietsroutes, waar ik dan wel weer over ga. Er is dus overlap. Dat geldt in principe voor beide bewindspersonen, maar de veiligheid is de verantwoordelijkheid van de Minister. Dan heb ik een vraag van de heer Van Houwelingen: kunnen de gemeenten de zero-emissiezones instellen voor personenauto's? Het kan niet officieel. Dit is wel een onderwerp waarover ik met gemeenten het gesprek zal aangaan. Ik heb u net al aangegeven dat de informatie over Eindhoven voor mij nieuw is. Ik ga dus hoe dan ook de gesprekken aan en kom bij de Kamer terug op wat daar precies de conclusie van is. Maar officieel kan het niet; laat dat heel duidelijk zijn.

De **voorzitter**:

Een korte vraag, meneer Van Houwelingen.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):

Heel kort. Het is ontzettend fijn om dat te horen, maar dat betekent officieel, juridisch gezien, het volgende. Stel een gemeente wil dat doen, dan kan dat op dit moment juridisch niet. De gemeente Eindhoven zegt bijvoorbeeld dat ze dat gaat doen in 2030. De Kamer wil dat niet. De Kamer heeft zichzelf erover uitgesproken dat ze dat in ieder geval niet wil tot 2040. Als de gemeente Eindhoven dat nu zou gaan doen, dan is ze in overtreding. Dat is wat dat officieel betekent.

De **voorzitter**:

Dank voor uw vraag.

Staatssecretaris **Jansen**:

Er schijnt één uitzonderingsmogelijkheid te zijn en dat is middels een geslotenverklaring, die lokaal wordt afgegeven. Vraagt u me op dit moment niet wat dat is. Ik kom daar schriftelijk nader op terug. Het is voor mij nieuw. Officieel kan het niet.

De heer **Van Houwelingen** (FVD):
Ik zou daar graag meer toelichting op hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:
Ik kom terug op die geslotenverklaring.

De **voorzitter**:
We noteren dit als een toezegging. De Staatssecretaris komt hier dus schriftelijke op terug. Binnen welke termijn kan hij dat doen?

Staatssecretaris **Jansen**:
Ik moet eerst het gesprek voeren met de gemeente Eindhoven. Onderwijl kunnen we dit uitzoeken. Ik wil voorstellen om beide zaken te combineren. Wat zullen we doen? Een ogenblik, ik moet even overleggen. Het komt over maximaal een maand.

De **voorzitter**:
Binnen een maand! Heeft u nog een andere vraag, meneer Van Houwelingen?

De heer **Van Houwelingen** (FVD):
Geweldig. Heel veel dank hiervoor. Dan zou het fijn zijn als de Staatssecretaris tijdens die gesprekken en in de brief de door de Tweede Kamer aangenomen motie in gedachte heeft, waarin staat dat we dat niet willen tot 2040. Als het straks via de loophole van een geslotenverklaring kan, dan is dat eigenlijk onwenselijk.

Staatssecretaris **Jansen**:
Ik neem dat zeker mee in de beantwoording. Ik zit even met de termijnen, want de heer Heutink wil dat ik mijn agenda leegmaak. Dat wordt dan ook weer even lastig.

De **voorzitter**:
Dat belooft een hoop, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):
Anders mag niemand meer een binnenstad in, dus dat lijkt me wel handig.

De **voorzitter**:
Kijk. Zo zijn we weer rond. Staatssecretaris, vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris **Jansen**:
Voorzitter. Mevrouw Veltman stelde een vraag over de terugsluis van de biobrandstoffen. Er zijn afspraken gemaakt met de sector. Er is niet gekozen voor biobrandstoffen. De terugsluis is niet de enige manier om biobrandstoffen te stimuleren. De jaarverplichting van de RED stimuleert de inzet van biobrandstoffen. Het is dus een keuze geweest in overleg met de sector.

De heer De Hoop vroeg: waar komt de informatie over de ingroei van elektrische voertuigen vandaan? Die informatie is er op basis van het meest actuele rekenmodel van het Planbureau voor de Leefomgeving. Daar komt die informatie dus vandaan.

Ik heb nog twee vragen, beide van de heer Pierik en zo meteen kom ik ook nog bij de heer Heutink. De heer Pierik vroeg mij of ik daadwerkelijk het gesprek met de sector over de parkeerplaatsen voor vracht aanga. Ja, natuurlijk ga ik dat doen. Ik zie hem bijna elke dag, dus dat ga ik zeker voor hem doen.

Dan was er nog een vraag van de heer Pierik: hoe neem ik de stem van de niet georganiseerde ondernemers mee? Dat is een interessante vraag.

Gemeentes zijn veelvuldig in gesprek met ondernemers, dus ook met deze kleine zelfstandige ondernemers. De inhoud van die gesprekken met de gemeentes nemen we uiteindelijk mee in de afweging. Dan kom ik ook direct bij het antwoord op de vraag van de heer Heutink. Ik heb heel goed gehoord wat de Kamer hier vandaag zegt. Ik heb heel goed geluisterd naar wat de coalitiepartijen zeggen. Dat neem ik mee in mijn uiteindelijke voorstel richting de ministerraad.

De heer Heutink vroeg mij ook om mijn agenda helemaal leeg te maken. Ik snap de urgentie. Ik snap dat dit belangrijk is. Ik heb aangegeven dat we zelfs met een spoed-AMvB toch voorbij 1 januari gaan. Ik snap de urgentie, maar dan nog zijn er ook andere dingen die ontzettend belangrijk zijn. Ik ga er dus met ongelofelijk veel energie tegen aan, maar ik kan geen ijzer met handen breken. Ik ga wel zo veel mogelijk mijn best daarvoor doen.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat begrijpen we, maar het is toch op z'n minst niet onredelijk om te vragen wanneer de Staatssecretaris denkt met een voorstel richting de ministerraad te gaan?

Staatssecretaris **Jansen**:

Dat is zo snel mogelijk, want ik heb helemaal in het begin van het debat aangegeven dat ik de uitkomsten van dit debat ook daarin zal meenemen en ik heb hier volgens mij een heel duidelijke uitkomst gehoord.

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

Ik wacht nog op een antwoord. In hoeverre kan ook de door mij aangedragen extra optie van het niet handhaven worden meegenomen in de uitwerking?

Staatssecretaris **Jansen**:

Mocht tot invoering worden overgegaan, dan wordt de eerste vier maanden überhaupt alleen een waarschuwing gegeven. Ook als de gemeentes zouden overgaan tot invoering en wij als kabinet besluiten om het misschien toch uit te stellen, dan nog wordt er in de eerste vier maanden alleen een waarschuwing gegeven en wordt er dus niet beboet. Ik heb trouwens direct ook nog een beantwoording rondom lopen en fietsen.

De **voorzitter**:

Eerst nog even de tweede interruptie van de heer Olger van Dijk.

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

Mijn vraag is natuurlijk vooral: regel het voor die restcategorieën. Daar hebben we het uitgebreid over gehad. Ik kan me zo voorstellen dat dat langer kan duren dan zes tot acht weken. Mijn vraag is om dat goed te regelen en om over het handhaven afspraken te maken met gemeenten als dat nodig is. Dat zou ook een manier kunnen zijn om het op te lossen zonder dat we het hele gebouw dat we zorgvuldig met elkaar hebben gebouwd, hoeven te veranderen.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik heb vandaag nog contact gehad met een van de vertegenwoordigers van de gemeenten. Dus ja, dat neem ik zeker mee in de gesprekken daarover.

Vindt u het goed als ik nu nog even inga op lopen en fietsen, wat ik vergeten was, voorzitter?

De **voorzitter**:

Ja, ik zou dat heel fijn vinden. Graag.

Staatssecretaris Jansen:

De heer Van Dijk vroeg of er meer aandacht kan komen voor lopen, wat de resultaten zijn van de City Deal Ruimte voor Lopen en wat onze rol is bij de nationale wandelroutenetwerken. Lopen blijft de gezondste en goedkoopste manier van jezelf vervoeren. Ik heb niet voor niets twee honden, dus ik loop ook regelmatig buiten, zeg ik tegen de heer Van Dijk. Met de City Deal Ruimte voor Lopen is er een goede basis gelegd voor meer kennis over lopen, waardoor bijvoorbeeld verbeteringen in de voetgangersinfrastructuur kunnen worden aangebracht. Ook is er een breed en enthousiast netwerk ontstaan, dat mede aan de basis staat van het Nationaal Masterplan Lopen. Eventuele verlenging van deze City Deal zijn we momenteel aan het verkennen.

Er was een vraag over de instandhouding van het nationale wandelroutenetwerk. Beheer en onderhoud van de recreatieve routenetwerken liggen bij de provincies.

De voorzitter:

Zullen we even dit blokje afmaken? Het is een heel mapje, zie ik.

Staatssecretaris Jansen:

Dan heb ik een vraag van de heer Van Dijk over de fiets: is de Staatssecretaris samen met andere kabinetsleden bereid werkgevers te stimuleren om ook fietskilometers te vergoeden? Het is heel belangrijk dat werkgevers ook fietsers een reiskostenvergoeding geven. Dat kan ook met de bestaande fiscale regels. Online is een toolkit beschikbaar om werkgevers te helpen bij het stimuleren van fietsen. Daarnaast werk ik samen met het Ministerie van Financiën aan een fiscaal informatiepunt voor werkgevers bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Het Rijk is ook lid van de coalitie Anders Reizen. Dat is een groep van zo'n 200 grote bedrijven die op dit punt het goede voorbeeld aan elkaar proberen te geven en te delen met elkaar. Vorige week hebben we bij het begrotingsdebat ook gesproken over het stimuleren van lopen en fietsen. Dat was meer in relatie tot het totale vervoersvraagstuk.

Dan heb ik nog een vraag van de heer Van Dijk over investeren in de fietsinfrastructuur, bijvoorbeeld in de doorfietsroutes. Er wordt zeer goede voortgang gemaakt met de investeringen in de fietsinfrastructuur. Ik heb een uitvraag gedaan bij de provincies voor de eerste tranche van 18 miljoen voor die doorfietsroutes. Bij het bestuurlijk overleg in november maak ik daar concrete afspraken over. Uw Kamer ontvangt deze informatie in de MIRT-brief voor het notaoverleg MIRT van 25 november van dit jaar.

Een andere vraag van de heer Van Dijk ging over de middelen voor de ontsluiting van woningbouw: wordt bij de besteding van de 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw, net als eerder bij de 7,5 miljard ook gekeken naar investeringen in fietsen en in lopen? Ja, de eerdere 7,5 miljard is daar ook voor gebruikt. Er zijn concrete afspraken gemaakt met decentrale overheden. Deze bevinden zich nu in de verschillende uitvoeringsfasen. Ook bij de besteding van die 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningen wordt naar alle modaliteiten gekeken, dus ook naar fietsen en lopen. De Kamer ontvangt de voortgangsrapportage over woningbouw en mobiliteit voor het notaoverleg MIRT van 25 november van dit jaar.

Nog een vraag van de heer Van Dijk: kan er voor de fietsinfrastructuur aanspraak worden gemaakt op Europese fondsen? Terechte vraag. Dat ga ik onderzoeken.

Dan heb ik nog drie vragen, waaronder twee van de heer Van Dijk: wat is de status van de update voor inruiling van de brom- en snorfiets en welke gemeenten hebben ingetekend? 25 juli van dit jaar is de pilotregeling opengegaan voor gemeentes. Deze is op 27 september gesloten. Er was inderdaad heel veel belangstelling voor de regeling. Dat is mooi. We

hebben elf aanvragen ontvangen van grotere en middelgrote gemeenten voor een totaalbedrag van 2,7 miljoen euro. Momenteel wordt door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland beoordeeld of deze aanvragen voldoen aan alle eisen. Betreffende gemeenten weten dus nog niet of ze aan alle eisen voldoen. Vandaar dat ik ze op dit moment even niet noem. Anders zou dat heel vervelend zijn. Naar verwachting zetten we de pilotregeling volgend jaar weer open voor gemeentes. Hier is eenzelfde bedrag voor gereserveerd als deze keer. Zodra alle vragen zijn beantwoord, kan ik hier iets meer over zeggen richting de Kamer. Dan heb ik nog een vraag van de heer Van Dijk over de evaluatie van de inruilregeling voor de brom- en de snorfiets. Kan ik zeggen wanneer die wordt afgerond en kan ik de conclusies met de Kamer delen? De verwachting is dat de eerste gemeentelijke inruilregelingen op z'n vroegst in 2025 opengaan. Ze zullen meerjarig lopen. Zodra er voldoende data beschikbaar zijn van meerdere gemeenten om een degelijke evaluatie uit te voeren, zal ik de Kamer informeren. Maar ik vermoed wel dat dit pas in 2026 zal zijn, aangezien ze op zijn vroegst pas in 2025 opengaan. Voorzitter. Dan de laatste vraag, van het lid Kostić van de Partij voor de Dieren. Wil ik meer ruimte maken voor voetgangers en fietsers? Het ov in combinatie met fietsen is schoon en goedkoop. IenW heeft onder meer het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer ondertekend, op 7 november 2022. Daarin geven we verdere invulling aan de ambitie uit het VN-verdrag om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. Natuurlijk neem ik dit ook mee in mijn gesprekken met de bestuurders over dit bestuursakkoord. Dat zijn alle vragen.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan kijk ik allereerst even naar de heer Olger van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Fijn dat alle vragen nog aan bod zijn gekomen. Ze zijn nu inderdaad allemaal aan bod gekomen. Ik heb onder andere gehoord dat er een onderzoek gaat komen naar de beschikbaarheid van Europese fondsen voor fietsinfra. Daar ben ik blij mee. Ik zie het even als een toezegging. Ik check nog even of er ook een brief over komt naar deze Kamer als dit is onderzocht.

Ik heb nog twee vragen over andere punten. De City Deal Ruimte voor Lopen wordt verkend, heb ik gehoord. Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de vraag of die wordt verlengd?

Voorzitter. En dan de tweede vraag. Het feit dat het fiscaal mogelijk is om een reiskostenvergoeding te geven voor fietsen, wil niet zeggen dat het gebeurt. Het gebeurt juist niet, terwijl het mogelijk is. Mijn vraag is natuurlijk vooral hoe we dat zouden kunnen stimuleren. Mijn fractie heeft eerder gevraagd om een onderzoek door de Stichting van de Arbeid naar een verplichte reiskostenvergoeding. Daar valt dit dan natuurlijk ook onder. Kan de Staatssecretaris dit op enigerlei wijze meenemen om dit verder te stimuleren, zodat niet twee derde het niet krijgt, maar bijna heel Nederland daar een nette vergoeding voor krijgt als ze gebruikmaken van de fiets voor het woon-werkverkeer?

Staatssecretaris Jansen:

De Staatssecretaris denkt nog heel even na, zeg ik dan maar. Ik kom voor 1 december terug op de toezegging die de heer Van Dijk vroeg over de Europese fondsen. En we zijn al aan de slag met het stimuleren van de fietsvergoeding.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Hoe worden we daarover geïnformeerd?

Staatssecretaris **Jansen**:
Bij het voortgangsdebat.

De **voorzitter**:

We hebben al best een behoorlijke lijst met toezeggingen, ook over reguliere brieven die wij altijd ontvangen. We proberen een beetje te kijken hoe dat zit. Ik zie nog een interruptie van mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Die heeft betrekking op wat volgens mij helemaal aan het begin van het blokje zat, namelijk zero-emissiezones. Ik ben blij om te horen dat de Staatssecretaris goed heeft geluisterd naar wat er hier in de commissie gezegd en gedeeld is, waaronder een duidelijk pleidooi van de meeste mensen aan deze tafel om een uitzondering voor ondernemers te realiseren die dit niet kunnen meemaken. Daarom komt er dinsdag ook een motie in de Kamer die dit pleidooi ondersteunt. Ik wil nog expliciet vragen of de Staatssecretaris het ermee eens is dat we beter kunnen voorkomen dan genezen, dus dat we ervoor moeten zorgen dat deze ondernemers worden geholpen en dat we ze niet dwars moeten zitten.

Staatssecretaris **Jansen**:

De stemming over de motie wacht ik natuurlijk met belangstelling af. Voorkomen is altijd beter dan genezen. Dat ben ik met u eens.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij hebben we dan de beantwoording van de Staatssecretaris in de tweede termijn erop zitten. Hartelijk dank daarvoor. Dan hebben we nog wat administratie te doen aan het einde van dit commissiedebat. Dat begint met de heer Heutink van de PVV, die een tweeminutendebat heeft aangevraagd.

We lopen even de toezeggingen door. Het is een aardig lijstje, dus ik ga er snel doorheen.

- De Kamer ontvangt eind dit jaar de eerste evaluatie door experts en ondernemers uit het veld over zero-emissiezones.

Ik kijk altijd even naar de Staatssecretaris. Als er geen bijzonderheden zijn, gaan we gewoon door. Dit was een toezegging aan – weten we dat? – de hele commissie. Nou, hartstikke mooi.

- De Kamer wordt binnenkort geïnformeerd over de eindevaluatie van de subsidies voor elektrische auto's. Dat is een toezegging aan de heer De Hoop.

«Binnenkort», staat hier. Dat is niet heel concreet. Binnen een maand?

Staatssecretaris **Jansen**:

Wij zijn de evaluatie op dit moment aan het afronden, dus als we de gegevens hebben, komen we naar de Kamer toe, in ieder geval zo snel mogelijk.

De **voorzitter**:

We gaan door met de derde toezegging.

- De Kamer wordt geïnformeerd over de total cost of ownership van de vijf meest populaire zero-emissieauto's en brandstofauto's. Dat is ook een toezegging aan de heer De Hoop.
- Toezegging vier. Uiterlijk in het voorjaar van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de besluitvorming over de sloopregeling oude auto's. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk.
- Toezegging vijf. De Kamer wordt geïnformeerd over de maatregelen om het doel van het klimaatneutraal vervoer in 2050 te halen. Dat is een toezegging aan het lid Kostić.
- Toezegging zes. Binnen drie weken wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de gesprekken met de sector van laadpasbedrijven

over de transparantie van de laadpassen. Dat is een toezegging aan mevrouw Veltman.

- Toezegging zeven. De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het gesprek met de gemeente Eindhoven over het al dan niet weren van personenauto's in zero-emissiezones, inclusief een toelichting op de geslotenverklaring. Dat is een toezegging aan de heer Van Houwelingen.

Dan hebben we er nog een paar.

- Nummer acht. De Kamer wordt in een brief voor het MIRT-debat verder geïnformeerd over de stand van zaken bij de doorfietsfouten en de besteding van woningbouw gelden aan fietsroutes. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk.
- De Kamer wordt in 2026 geïnformeerd over de uitkomsten van de pilots voor het inleveren van snor- en bromfietsen. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk.
- De laatste toezegging. De Kamer wordt voor 1 december geïnformeerd naar aanleiding van het onderzoek of er EU-fondsen zijn voor fietsinfra. Dat is ook een toezegging aan de heer Olger van Dijk.

Dan kijk ik of we alles hebben.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik krijg net één correctie door, voorzitter. De toezegging aan het lid Kostić is voorzien voor de Voorjaarsnota van 2025. U heeft óf geen datum genoemd óf een andere datum.

De **voorzitter**:

Dat klopt. Ik had geen datum genoemd, geen termijn. Die hebben we er nu netjes bij genoteerd. Dan zijn we aan het einde gekomen van de administratie en ook aan het einde van dit debat. Als eerste wil ik de Staatssecretaris hartelijk danken voor zijn komst en de beantwoording aan de Kamer, inclusief de ondersteuning. Ik wil ook de leden danken. Ik wil zeker ook de mensen die het debat hebben gevolgd op de publieke tribune hartelijk danken voor hun komst, evenals de mensen die dit op afstand volgen. Uiteraard ook een warm woordje nog even voor de ondersteuning en de griffie voor het mogelijk maken van dit debat.

Sluiting 15.45 uur.