

Vergaderjaar 2017–2018

| | |
|---------------|---|
| 31 305 | Mobiliteitsbeleid |
| 30 175 | Luchtkwaliteit |
| 33 043 | Groene economische groei in Nederland (Green Deal) |

Nr. 251

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 mei 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat hebben op 24 april 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 over de Impactanalyse Hernieuwbare Energierichtlijn (Kamerstuk 30 196, nr. 570);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 december 2017 over de rapporten «Laadinfrastructuur in de private gebouwde omgeving» en «Verzilving Verdienpotentieel Elektrisch Vervoer» (Kamerstukken 31 305 en 33 043, nr. 237);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 15 december 2017 met het fiche: Mededeling actieplan infrastructuur alternatieve brandstoffen (Kamerstuk 22 112, nr. 2446);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 februari 2018 met de reactie op het rapport: «Smart charging van elektrische voertuigen: institutionele knelpunten en oplossingen» (Kamerstuk 31 305, nr. 238);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 april 2018 over de uitwerking harmonisering milieuzones en differentiatie van parkeertarieven (Kamerstuk 30 175, nr. 289);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2018 met informatie over de opgave in het klimaatakkoord voor de mobiliteitssector (Kamerstuk 32 813, nr. 167);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 april 2018 met de schriftelijke beantwoording resterende vragen uit het algemeen overleg Duurzaam Vervoer d.d. 19 april 2018 (Kamerstukken 31 305 en 30 196, nr. 241);**
- **de brief van de Staatssecretaris van infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2018 over de aanpassing registratie brom-**

en snorfietsen Euro 2 en 3 (Kamerstukken 30 175 en 33 043, nr. 290).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en
Klimaat,
Diks

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

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Van Brenk, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Sienot en Stoffer,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 17.31 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Ik heet de Staatssecretaris van harte welkom en natuurlijk ook de leden. Het zijn er weer veel, net als vorige week. Op de convocatie zag u dat u drie minuten spreektijd heeft. Dat leidt er wel toe dat u dan maar één interruptie heeft, als ik naar de tijd kijk. Als u nou met elkaar zegt: we redden het binnen twee minuten... Is dat voor iedereen het geval? Dan heeft u twee interrupties. Maar anders kunnen we dat gewoon niet doen. Als u er samen met mij een goed debat van wilt maken, dan gaan we dat op deze manier doen. We gaan snel beginnen met de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de schriftelijke beantwoording van de open gebleven vragen. Ik kijk uit naar de voorstellen voor uniforme landelijke kaders voor milieuzones en de handhaving in de milieuzones voor vrachtwagens, zoals op de Maasvlakte. Maar ik heb toch een opmerking in dit kader. Met milieuzones proberen gemeenten hun luchtkwaliteit te verbeteren, terwijl er momenteel gefraudeerd kan worden met het verwijderen van roetfilters. Dat heeft Bo-rent bevestigd. Dat staat haaks op elkaar. In de brief lees ik dat de Staatssecretaris binnenkort in gesprek gaat met een aantal grote verhuurbedrijven over dit onderwerp. Is de Staatssecretaris ook van plan om zo snel mogelijk toe te werken naar een systeem waarbij tijdens apk-keuringen gebruikgemaakt kan worden van technieken om daadwerkelijk te controleren of een roetfilter aanwezig is en of die filter ook werkt? Een voorbeeld hiervan is de hogeresolutie-opaciteitsmeter, die ook in Duitsland wordt gebruikt. Graag een reactie. Voorzitter. Dan de snelfietspaden. Vorige week deed Ernst Bos, onderzoeker bij Wageningen Economic Research, een oproep in de Volkskrant om de maatschappelijke kosten en baten van snelfietspaden landelijk te onderzoeken. Ook de Fietzersbond ondersteunt deze oproep. Gaat de Staatssecretaris hiermee aan de slag? Ook hierop graag een reactie. Ik wil nogmaals benadrukken dat het behoud van elektrische auto's voor onze tweedehandsmarkt van groot belang is. Ook de betaalbaarheid van deze auto's is vooralsnog een grote drempel. Ik lees dat we in de zomer geïnformeerd worden over de afspraken uit de tafel elektrisch rijden. Worden het behoud van elektrische auto's en de betaalbaarheid daarvan ook meegenomen in deze verkenning?

Tot slot, voorzitter. Vorige week heb ik de Staatssecretaris gevraagd om aandacht te besteden aan vervoersarmoede en de gevolgen daarvan. Daarover lees ik niks in de brief. Vervoersarmoede zorgt voor beperkte mobiliteit en minder kans op een baan of sociale activiteiten, vooral onder mensen met een beperking. Kan de Staatssecretaris hier alsnog op reageren?

Dank.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik zie dat ik een lid heb overgeslagen. Of bent u later aangeschoven, meneer Sienot? Dan ga ik door met de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter, dank u wel. De SGP bestaat vandaag 100 jaar. Dus ja, als ik twee minuten en één seconde nodig heb, dan geeft u mij die vast. Wij zijn opgericht in de jaren dat de lopende band ging draaien en de T-Ford binnen handbereik kwam van gewone mensen. Vanaf toen steeg het autobezit en ook het autogebruik. Wat dat betreft vinden wij het na 100 jaar de hoogste tijd om duurzaam te gaan rijden. Dat vonden we al een beetje eerder, maar nu nog meer. Daar gaan we de komende eeuw graag aan werken en daar dragen we ook graag ons steentje aan bij. We hebben vier items aan de orde gesteld in de eerste termijn. Ik wil daar kort op terugkomen. Ten eerste de laadpalen. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat ze wil kijken naar de mogelijke inzet van een revolverend fonds voor laadinfrastructuur in de gebouwde omgeving. Daar zijn we blij mee. Dank daarvoor.

We hebben het ook gehad over «uit de auto, op de fiets». Wat ons betreft moet het fiscale beleid voor fietsen naar het werk beter. De fiscale regels voor het leasen van een fiets via de werkgever worden per 2020 vereenvoudigd. Staatssecretaris Snel kijkt naar een forfait, net zoals bij leaseauto's. We hebben daar nog drie vragen over. De eerste is: waarom niet al in 2019? De tweede vraag is: gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat haar collega Snel ook kijkt naar een verlaagde bijtelling voor de leasefiets, net zoals voor elektrische leaseauto's? En zou ze voor de zomer daarover een brief naar de Kamer willen sturen?

Dan de lagere parkeertarieven voor Tesla's, en overigens ook voor andere elektrische auto's. Daar zijn we het niet mee eens. Dat hebben we de vorige keer ook aangegeven. Wij vinden dat niet eerlijk, omdat veel mensen zo'n Tesla gewoon niet kunnen betalen. We snappen dat het in het regeerakkoord staat. Daar krijg je het natuurlijk ook niet uit. Volgens mij mogen we daar geen veranderingen in voorstellen, maar het nadenken mag niet stoppen. Volgens het regeerakkoord moet de maatregel een verbetering van de luchtkwaliteit in binnensteden opleveren. Maar wij vragen ons ten zeerste af of de maatregel die nu wordt voorgesteld daaraan gaat bijdragen, want wie gaat nu voor € 40.000 of meer een elektrische auto kopen om morgen € 2 parkeergeld uit te sparen? Ons voorstel is dan ook dat er een onafhankelijk onderzoek gaat plaatsvinden naar het effect van de maatregel op de lokale luchtkwaliteit en de gevolgen voor de parkeertarieven voor (gewone) automobilisten.

De **voorzitter**:

Meneer Stoffer, of u gaat één interruptie doen en dan...

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik rond af. Afhankelijk van wat de Staatssecretaris voor antwoord geeft, zijn wij voornemens om op dit onderwerp een motie in te dienen. Ik doe dus ook een aanvraag voor een VAO. Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Van Brenk van 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Voorzitter, dank. Wij hadden mondelinge vragen ingediend, maar die zijn niet gehonoreerd. Wij hebben samen met D66 al schriftelijke vragen ingediend, maar ik dacht: ik zie nu toch de Staatssecretaris, dus ik ga maar even een beetje misbruik maken en stel hier vragen over de proef met de ov-chip op de mobiel, die mislukt is.

De voorzitter:

Mevrouw Van Brenk, dat staat op dit moment niet op de agenda en dan is het een beetje lastig. Dan zijn de Staatssecretaris en haar mensen daar niet op geprepareerd en dan is het aan haar of zij daar al of niet antwoord op wil geven of dat zij dat later schriftelijk doet. Ik snap dat u probeert dit te doen, maar dit moet ik daar wel even bij zeggen, want dan kunnen we ons met z'n allen beter prepareren.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik snap het. Ik heb haar PA al een beetje ingelicht, dus ik hoop dat zij daar wat over kan zeggen. Ik snap dat het heel erg duidelijk is dat die schriftelijke vragen indringend beantwoord worden, maar wij maken ons wel zorgen over dat punt. De ov-chip op de mobiel was juist bedoeld voor het gemak van de reiziger, om mensen meer het ov in te krijgen. Wij maken ons zorgen over de kosten. Wij snappen dat die kosten bij Translink liggen, maar die worden wel verhaald op de burger. Dat is meer dan 2 miljoen. Wij hopen dat die ov-chipkaart ooit eens goedkoper wordt. Kan de Staatssecretaris ons daar iets over vertellen? Kan zij ons ook wat beter informeren over de tegenslag? Anders kan zij de beantwoording hiervan altijd schriftelijk doen.

Ik wil haar verder graag bedanken voor de duidelijkheid, want de antwoorden op die schriftelijke vragen hielpen mij heel veel. Voor de zomer hoop ik heel veel moois te zien: het alternatief van de trein voor vliegen en ook meer informatie over de hyperloop. Daar wil ik de Staatssecretaris voor bedanken.

De voorzitter:

Geweldig, hartelijk dank. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de antwoorden, maar ik heb nog wat meer vragen, om te beginnen over de roetfilters en de fraudeurs van Bo-rent. Hoe loopt de handhaving daarop? Om hoeveel busjes gaat het exact? En waarom moet de handhaving enkele weken duren? Wij willen dat die busjes echt acuut aan de ketting worden gelegd. Hoe zit het met het feit dat er nu een aanvraag ligt om de misdaad met 285 busjes met terugwerkende kracht te legaliseren door ze alsnog goedgekeurd te krijgen? Wij vragen de Staatssecretaris om een breder onderzoek naar de omvang en voortgang van het verwijderen van roetfilters en een plan om dat actief aan te pakken. GroenLinks wil goeie handhaving op voertuigen, het aanpakken van garages die roetfilterverwijdering aanbieden en met spoed verbeterde meetapparatuur bij de apk-garages. Wij willen een plan van aanpak van de Staatssecretaris. Met betrekking tot de milieuzones lijkt iedereen voor een uniform systeem te zijn en voor duidelijkheid. Wat ons betreft sluiten wij ons aan bij de buurlanden. Dat werkt, is voor iedereen helder, zorgt voor gezondere lucht en voorkomt problemen in grensgebieden en bij de handhaving van buitenlandse voertuigen. Het grote voordeel van een sticker naast kentekenregistratie is natuurlijk dat daarmee voor iedereen helder is of een voertuig vies is of schoon.

Dan de smart charging. De Staatssecretaris geeft aan dat er stappen gezet gaan worden. We zien uit naar de brief. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij de vraag wil meenemen hoe mensen met zonnepanelen ook via een publieke laadpaal kunnen laden, zonder dubbel belasting te hoeven afdragen. Dat moet een aantrekkelijke optie worden, aangezien de meeste stedelingen geen eigen vast parkeerterrein hebben.

Ten slotte de fiets. We lezen dat de fiets een volwaardige plek krijgt in de MIRT-systematiek. Graag krijgen we daar meer details over. Hoe gaat dit eruit zien? Kunnen we zo direct ook fietsoplossingen gebruiken voor

autoknelpunten? Hoe wordt deze systematiek heel aantrekkelijk en helder voor bestuurders? Waarom zou dit moeten wachten tot het mobiliteitsfonds in 2030? Kan de Staatssecretaris met een plan komen voor hoe de fiets op korte termijn in de knelpuntenbenadering wordt meegenomen? Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Fijn dat we een tweede termijn hebben. We hebben al heel veel vragen gesteld in de eerste termijn. Ik heb vijf punten.

De bevoorrading van steden. We gaan afspraken maken met de steden over distributie. Ik kreeg een heel mooi schemaatje, met een grote vrachtwagen en op de achterkant kleine busjes. Om hetzelfde volume te vervoeren – dat is een beetje de boodschap – is zo'n grote vrachtwagen soms veel handiger en ook milieuvriendelijker. Dus laten we nou niet alleen focussen op elektrische bestelbusjes en dergelijke, die überhaupt al weinig te krijgen zijn. Kijkend naar de staatjes en de kilo's lading per vervoerder, is die grote eigenlijk milieuvriendelijker. Dus houd er alsjeblieft rekening mee, zeker als u toch met de steden gaat praten over de milieuzonering, dat ze niet alleen maar alles willen weren, maar dat de winkels gewoon kunnen worden bevoorraad.

Dan de milieuzones. Vandaag was er een zitting bij de Raad van State over Rotterdam en het weren van benzineauto's. Ze zijn daar al een paar keer nat gegaan. Kan de Staatssecretaris hier klip-en-klaar zeggen dat we geen milieuzones voor benzineauto's gaan accepteren in Nederland? Als wij met milieuzones aan de slag gaan, wat een bevoegdheid is van de gemeentes, op basis van welke Euronorm voor diesels gaan we dat dan doen? Misschien kunt u alvast een beetje vooruitlopen op de plannen die u zo meteen bekend gaat maken.

Er zijn vandaag vragen over scooters gesteld. Er stond een artikel in het AD en ook in het FD. Er is ook een green deal over elektrische scooters. Ook die moeten beschikbaar zijn. Ze zijn vaak niet zo mooi als de normale mooie Vespa. Die elektrische scooters hoor je niet, dus welke problemen gaat dat opleveren op de fietspaden?

Dan de fietspaden, de snelfietsroutes. Ik vind dat we iets moois en iets unieks hebben. We hebben heel veel steden die tien, twintig kilometer uit elkaar liggen. Daar is het een mooi alternatief. Ik zou willen dat het geld, die 100 miljoen, met name gaat naar die routes in plaats van naar het parkeren, want je moet wel rijden.

Ten slotte – ik zie dat ik tot een afronding moet komen – een artikel vandaag en een boodschap van de RAI Vereniging dat we minder snel vergroenen door de import van diesels en dat Duitsland zijn Euro 5-diesels massaal dumpt. Als we dat in verhouding zien tot de klimaatdoelen, zou eigenlijk iedereen in Nederland diesel moeten rijden, want dat is goed voor de CO₂-uitstoot. Maar laten we met name de bpm verlagen, zodat iedereen op welk niveau dan ook een nieuwe auto kan kopen. Die sippelen ook weer door. Graag een reactie. Hoe kunnen we de bpm versneld verlagen in Nederland, zodat nieuwe auto's goedkoper worden en daarmee een enorme vergroening haalbaar is?

De voorzitter:

Dat was een heel lange slotzin. Ik moet hier nog even bij opmerken dat alle nieuwe onderwerpen die vandaag naar voren zijn gebracht, in principe niet op de agenda van deze vergadering staan. Ik laat het aan de Staatssecretaris of zij die vragen op dit moment wil beantwoorden. Ik snap dat u al die vragen stelt, maar dat is natuurlijk de beperking van zo'n tweede termijn.

De heer Von Martels, van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De slotzin van collega Dijkstra is mijn openingszin, want die gaat over de bpm. Ook ik heb die vraag aan de Staatssecretaris. Nederland vergroent minder snel door de import van buitenlandse auto's. Het afgelopen jaar importeerden we maar liefst 210.000 gebruikte auto's uit het buitenland, vooral uit Duitsland. Hoe kunnen we met name die stroom auto's vergroenen? Welke mogelijkheden ziet u in relatie tot de bpm?

Een aantal mensen heeft al iets gezegd over de milieuzones. Ook ik heb in de eerste termijn al vragen gesteld over de verschillende milieuzones die gemeenten nu instellen. Het woord «lappendeken» is al vaak gevallen, maar gemeenten gaan gewoon door. Krijgen we nu de garantie dat gemeenten die nu nog niet gaan invoeren, maar wachten op een landelijke regeling? Dat is mijn vraag daarover.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat met uw betoog, is er een vraag van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik was even nieuwsgierig. Ik werd een beetje blij van mijn collega Von Martels. Begrijp ik nu goed dat hij in ieder geval voorlopig een verbod op milieuzones wil?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik wil de blijheid niet direct gaan temperen. Nee, daar heb ik geen enkele aanleiding toe. Ik weet dat we gemeenten in staat moeten stellen om milieuzones in te voeren, maar wel onder voorwaarden. Er moeten wel bepaalde grenzen aan worden gesteld. Dat is mijn voorstel. Ik hoop daarmee de heer Van Aalst niet al te veel teleurgesteld te hebben.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Wij hopen natuurlijk op een verbod. Ik hoor graag van mijn collega Von Martels wat hij daar exact onder verstaat. Ik begrijp dat de Staatssecretaris nog bezig is en allerlei dingen aan het ontwikkelen is. Die gemeenten weten dat natuurlijk allemaal niet. Wat stelt mijn collega Von Martels voor om nu te gaan doen wat betreft de milieuzones die op dit moment al in werking zijn?

De heer **Von Martels** (CDA):

Terwijl ik antwoord, ga ik ook een beetje verder met mijn betoog, want dat is meteen een antwoord op de vraag van de heer Van Aalst. Daarna kunnen we horen of hij daarmee tevredengesteld is. In de eerste termijn heb ik de Staatssecretaris namelijk horen zeggen: we gaan niet vuile auto's bestraffen, maar wel schone auto's belonen. Zij zei ook: het staat gemeenten vrij om die maatregel toe te passen. Hoe moet ik dit antwoord uitleggen? Is dit een garantie dat gemeenten niet de tarieven verhogen voor oude diesels, maar alleen een korting doorvoeren voor de Tesla's? Dit vraag ik ook een beetje om een antwoord te geven op de vraag van de heer Van Aalst. Ik ben niet zozeer van het bestraffen, maar meer van het belonen en het verleiden. Het moet dus niet zo zijn dat de mensen die inderdaad krap bij kas zitten, in de milieuzones meteen bestraft worden voor het feit dat ze nog steeds een wat oudere auto hebben. Laten we vooral de mensen verleiden die hun goede wil tonen.

Tot zover mijn antwoord. Ik ga rustig verder, voorzitter, als dat uw goedkeuring kan krijgen. Ik kom bij laadpunten en vve's en particuliere woningeigenaren. In Nederland beschikken circa 915.000 appartementen over een parkeerplaats op een gemeenschappelijk terrein. Dat is dus niet een openbare ruimte. In deze gevallen kan een bewoner van een appartement die een elektrische auto koopt, niet zelf beslissen over de

aanleg van een laadpunt. Er is dan een meerderheid in de vve nodig. Is de Staatssecretaris bereid om de aanleg van laadpunten op te nemen in de lijst van vve-onderwerpen waarvoor geen meerderheid is vereist? Ik heb nog één vraag naar aanleiding van de beantwoording die ik toegezonden heb gekregen. Die gaat over de autobanden. In mijn eerste termijn heb ik gevraagd wat nou het CO₂-besparingspotentieel is als je de ideale band hebt. En als die ideale band ontwikkeld zou worden, in hoeverre kunnen we die potentie dan benutten? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Voordat we doorgaan met de bijdrage van de heer Van Aalst, wil mevrouw Kröger van GroenLinks nog een vraag stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb toch nog een vraag aan de heer Von Martels over de milieuzones. Hij spreekt over verleiden van bezitters van schone auto's, maar erkent de heer Von Martels dat milieuzones een belangrijk beleidsinstrument zijn om de luchtkwaliteit in binnensteden te bevorderen?

De heer Von Martels (CDA):

Ja, ik ben er inderdaad van op de hoogte dat milieuzones een mogelijkheid bieden om tegemoet te komen aan milieudoelstellingen, maar die besparingsmogelijkheden zijn wel heel beperkt. Ik heb eens berekeningen gezien waaruit blijkt dat je er niet alles van moet voorstellen. Dus laten we niet denken dat we daarmee het ei van Columbus hebben gevonden. Milieuzones kunnen wel een bijdrage leveren, maar we moeten niet de knoppen zo strak aandraaien dat heel veel automobilisten in de problemen komen, die daardoor genoodzaakt zouden zijn om over te stappen op bijvoorbeeld een elektrische auto zonder dat ze de mogelijkheden daartoe hebben. Die uitfasering moet dus wel langzaam plaatsvinden. De milieuzones moeten er dus niet toe gaan leiden dat een heleboel mensen in de problemen komen en dat ze hun eigen woning niet meer kunnen bereiken. Dat zou ik heel erg jammer vinden. Dus ik kies voor de verleiding en niet voor de bestraffing.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Von Martels zegt een heleboel dingen, maar uit zijn antwoord snap ik nog niet helemaal hoe hij ervoor wil zorgen dat in binnensteden waar op dit moment de luchtkwaliteit onder de EU-norm is, vieze diesels de lucht niet meer verder vervuilen.

De heer Von Martels (CDA):

Het is niet zo dat in alle binnensteden de doelstellingen niet worden gehaald. Er zijn maar enkele plekken in Nederland waar dat gebeurt. De laatste keer dat ik de rapporten daarover heb gezien, waren er nog 56 plekken in Nederland waar de doelstellingen niet werden gehaald. Dus het enige waar ik voor pleit is dat we niet moeten doorschieten en dat we alles in de juiste verhoudingen moeten zien. Uiteindelijk is het natuurlijk ook aan gemeenten om dingen te doen, maar er moeten wel uniforme regels komen. Daarvoor was mijn vraag aan de Staatssecretaris bedoeld.

De heer Sienot (D66):

Ik ben het helemaal eens met de heer Von Martels dat er eenduidige regels en een geharmoniseerd model moeten komen, maar de situatie die hij beschrijft, zou zich eigenlijk nauwelijks kunnen voordoen. Want eerst gaan de gemeenteraden erover. Nou, ik denk dat het niet heel waarschijnlijk is dat een gemeenteraad tegen zijn eigen inwoners gaat stemmen als er allerlei auto's buiten vallen. En het tweede is: de proportionaliteit wordt bepaald door de rechter. De proportionaliteit is dus eerst

aan de gemeenteraad en vervolgens ook vooral aan de rechter. Ziet de heer Von Martels dat ook zo?

De heer **Von Martels** (CDA):

Enerzijds ja, maar anderzijds vind ik dat er in goed overleg tot besluiten gekomen moet worden. Ik weet dat de Staatssecretaris regelmatig overleg voert met de VNG. Dat is dus eigenlijk ook mijn insteek. Laten we nou geen lappendeken creëren, om dat woord nog maar eens te gebruiken, zodat we niet meer weten waar we in welke stad aan toe zijn. Zorg voor uniformiteit. In goed overleg moet dat tot stand kunnen komen. Daar is mijn pleidooi op gericht.

De **voorzitter**:

Ik zie dat daar geen vervolgvraag op is, dus dan ga ik door naar de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Dan begin ik met de woorden waarmee Von Martels eindigde. Ik ben blij dat hij geen auto's wil gaan weigeren in de milieuzones. Dat is goed nieuws voor Henk en Ingrid en hun dieseltje.

Dank voor de antwoorden in eerste termijn. Wat betreft de informatievoorziening op bussen rond Schiphol Plaza snap ik het antwoord van de Staatssecretaris dat het een regionale concessie is. Ik snap dat dus, maar Mainport Schiphol is dusdanig belangrijk dat ik had gehoopt dat de Staatssecretaris in ieder geval haar best zou gaan doen om daar aandacht voor te vragen.

Verder heb ik nog een paar korte vragen. De Staatssecretaris neemt wel een standpunt in over laadinfra en elektrisch rijden, maar toen wij vroegen of ze een meting wil doen naar het gebruik van de laadinfrastructuur, vond ze dat we dat aan de markt moesten overlaten. Ik vind dat een beetje haaks op elkaar staan: markt versus overheid. Of we kiezen voor die laadinfrastructuur, maar dan gaan we ook meten hoe die in elkaar steekt, of we laten het over aan de markt en dan hoeven we ook niet te meten.

De Staatssecretaris geeft aan in gesprek te zijn met J en V over de aansprakelijkheid bij elektrisch rijden. Daar zijn we blij mee. We hopen dat zij ons goed op de hoogte zal houden van hoe het met die pilots loopt. Ik blijf nog even bij het elektrisch rijden en het verhaal van de duurzaamheid. Ik heb het vorige week al aan mijn collega van GroenLinks gevraagd. Leuk dat elektrisch rijden en dat kiezen voor heel erg duurzaam, maar kan de Staatssecretaris mij nog eens uitleggen wat er duurzaam is aan die geweldige accu in die elektrische auto en wat de productie daarvan doet?

Voorzitter, daar wil ik het bij laten. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is het woord aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben tussen de eerste en tweede termijn van dit debat nog naar mijn garage geweest voor de apk-keuring en heb daar nog wat navraag gedaan. Het is maar een gewone garage, maar men vertelde mij dat de vraag naar elektrische auto's enorm is. Ze konden die niet leveren, ook niet op mijn vraag, maar ze wisten wel te vertellen dat er binnen drie jaar tijd vijf nieuwe elektrische modellen van een specifiek automerk op de markt komen. Dat is echt een goed bericht. Ik heb echt het idee dat we voor een enorme transitie staan. Daar heb ik dan ook nog wel een vraag over. De milieuzones die we gaan inrichten zijn prima, maar de stip op de horizon is uiteindelijk natuurlijk «emissieloos». Wil de Staatsse-

cretaris daarover in gesprek blijven met de gemeenten in relatie tot de milieuzones?

Ik heb ook al vaker gepleit voor emissieloze bromfietsen. In de schriftelijke antwoorden van de Staatssecretaris heb ik gelezen dat zij in gesprek is met de BOVAG en de RAI over de mogelijkheden om de transitie naar zero-emissiebromfietsen te versnellen. Daar ben ik blij mee. Wanneer kunnen we daarover meer informatie verwachten?

De Staatssecretaris gaat ook kijken naar het versneld komen met borden voor alternatieve brandstoffen. Er zijn echter verschillende alternatieve brandstoffen; denk aan elektrisch en waterstof. Het zou jammer zijn als je door één symbool denkt dat je ergens waterstof kunt tanken of elektrisch kunt laden en dat dit dan niet zo blijkt te zijn. Moet je daar geen differentiatie in aanbrengen?

Mijn allerlaatste vraag gaat over fietsparkeren. De Staatssecretaris heeft dat heel kort aangestipt in de schriftelijke beantwoording. Ze zegt dat ze met gemeenten en provincies de investeringen in fietsenstallingen en de kosten voor beheer en exploitatie bespreekt. Dat is goed, maar ik zie wel problemen voor de korte en langere termijn. Ziet de Staatssecretaris die ook en krijgen we daar nog informatie over? De fiets is immers wel integraal onderdeel van het vervoer van A naar B. Daar hoort gewoon een goede oplossing voor te komen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Er is een vraag voor u van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed om te horen dat mijn collega van de ChristenUnie een warm pleidooi houdt voor de transitie naar zero emissie. Mijn vraag is eigenlijk of zij kansen ziet als in Frankrijk, waarbij de hoogste categorie in de milieuzonenormering een zero emissie is, waardoor je die categorie op termijn toevoegt. Ziet zij die kansen voor Nederland?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik zie heel veel kansen, alleen ken ik eerlijk gezegd het systeem in Frankrijk niet. Ik zou me verder moeten verdiepen in wat dat is. Ik wil de Staatssecretaris ook wel even de ruimte geven om haar plannen uit te werken zoals zij die voor zich ziet. Tegelijkertijd staat het denken niet stil. In het regeerakkoord is opgenomen dat alleen emissieloze nieuwe voertuigen de stip op de horizon voor 2030 zijn. Daar wil ik gewoon heel hard aan werken. Ik vind ook dat we daarnaar moeten kijken voor de toekomst. Ik ben graag bereid om te bekijken wat Frankrijk doet, maar wil nu ook de Staatssecretaris even de ruimte geven.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed om te horen dat er ruimte is om te kijken naar het Franse systeem. Dat is later ingevoerd dan het systeem in Duitsland. In Duitsland zijn de Euronormen gekomen en daar heeft Frankrijk zero emissie aan toegevoegd, om klaar te zijn voor die transitie. Ik hoop dus op steun van de ChristenUnie om dat in het Nederlandse beleid op te nemen, omdat je daarmee in ieder geval de transitie naar zero emissie als stip op de horizon definieert.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb zojuist aan de Staatssecretaris gevraagd om daarover in gesprek te blijven met gemeenten. Die stip op de horizon is er. Tegelijkertijd zijn we nog niet zover. Ik vind wel dat we stappen moeten inbouwen om te kijken waar we nu zijn en welke stap nu gezet moet worden. Die evaluatiemomenten lijken me sowieso heel erg goed.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan gaan we naar de laatste spreker in deze ronde, die ook twee minuten heeft. Dat is de heer Sienot.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Laat ik dan ook aansluiten bij bijna de laatste woorden van mijn collega, mevrouw Dik. Het is heel belangrijk dat we die emissieloze auto's halen. Ik was dan ook blij dat er in de beantwoording van de vragen wordt gesproken over een nieuwe green deal. Daarbij is voor ons een heel wezenlijk onderdeel, en dat wil ik hier graag nog een keer benadrukken, dat we ervoor zorgen dat die tweedehandsmarkt aankomt. We kunnen allemaal blijven hangen aan de oude technologie, diesel of benzine, maar we kunnen er ook voor zorgen dat die nieuwe technologie betaalbaarder wordt. Volgens mij moeten we daarnaar streven. Daar liggen verschillende mogelijkheden aan ten grondslag, ook vaak op fiscaal gebied. Ik roep de Staatssecretaris op om daarnaar te kijken.

Wat betreft mijn tweede punt, het makkelijker maken voor elektrische rijders, sluit ik ook aan bij de opmerking van mevrouw Dik over een symbool op verkeersborden. Ik vraag vooral om in kaart te brengen welke mogelijkheden voor versnelling er zijn. Kunnen we daarover een brief ontvangen, alstublieft? Wat is daarop de reactie van de Staatssecretaris? Dan ga ik over naar mijn kopje fietsen. Ik ben heel blij dat er veel aanknopingspunten zaten in het fietsplan. Dat is hartstikke mooi. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of het mogelijk is om een schriftelijke reactie op dat plan te krijgen, zodat we kunnen zien wat waar bij aansluit en wat waar wordt opgepakt.

Daarbij zou ik voor iedereen die het nog niet weet er speciale aandacht voor willen vragen – laat ik mijn moment ook pakken om iets te promoten wat allang kan, maar wat nog weinig mensen doen – dat je € 0,19 per kilometer vergoeding kunt krijgen als fietser. Dat is fantastisch. Dat betekent dat je die fiets kunt terugverdienen en daarna zelfs winst kunt maken. Je rijdt jezelf gewoon rijk naar je werk. Hoe prachtig is dat?

De voorzitter:

En uw slotzin is?

De heer Sienot (D66):

Mijn slotzin is: zouden wij aan het einde van het jaar een brief over de resultaten kunnen krijgen? In hoeverre is dat bekend geworden door de activiteiten die de Staatssecretaris beschrijft? Is zij eventueel bereid tot een publiekscampagne om daaraan nader aandacht te besteden?

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zal niet zo flauw zijn om over de ov-fiets van vanochtend te beginnen, maar ik heb een andere vraag. Is meneer Sienot ook heel erg blij met zijn coalitiepartner CDA, die dieselauto's niet wil weigeren in de milieuzones?

De heer Sienot (D66):

Ik ben op tal van terreinen heel blij met mijn coalitiepartner. Dank dat u daarnaar vraagt. Ik was vanochtend ook vrolijk op de ov-fiets. Op dit terrein liggen er heel duidelijke afspraken in het regeerakkoord, om te komen tot een soort harmonisatie. Volgens mij heeft de heer Von Martels dat ook gezegd. Er moet een harmonisatie van die zones komen. Ik denk dat we daar allemaal voor staan. Het is hartstikke goed dat de Staatssecretaris dat nu heeft opgepakt, waar vorige staatssecretarissen, onder andere

onder invloed van een andere partij, daar geen voortgang op boeken. Het antwoord is dus dat ik het met vertrouwen tegemoetzie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dan mag ik dus concluderen dat de coalitiepartijen het eens zijn wat betreft Henk en Ingrid en hun diesel, namelijk dat zij voorlopig niet geweigerd worden in de milieuzones? Heb ik dat goed begrepen?

De heer **Sienot** (D66):

Nee, dat heeft u zeker niet goed begrepen. Wat u goed begrepen heeft, is dat er een harmonisatie komt van zonerings en dat het de bedoeling is dat de gemeenteraad zelf kan bepalen wat verstandig beleid is om de doelen voor schone lucht te halen. Wat u ook goed heeft begrepen, is dat de rechter daar uiteindelijk een finale uitspraak over doet, mocht dat nodig zijn.

De **voorzitter**:

En dan is het woord aan de heer Dijkstra, van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik schrok even, want je krijgt € 0,19 voor iedere kilometer die je fietst. Toen dacht ik: nou ja, ieder weekend zit ik op de racefiets, dus kom maar op! Maar ja, dat bedoelt u niet. U bedoelt de fiets van de werkgever, et cetera. Geldt dat ook voor de bromfiets, de snorfiets en de motorfiets?

De heer **Sienot** (D66):

Dat durf ik, eerlijk gezegd, niet te zeggen. Ik denk het wel, want het zal wel voor iedereen gelden. Maar ik vind dat wel minder interessant in het kader van de hele transitie naar duurzame energie. Dus als het een elektrische bromfiets is, dan zeg ik: goed idee, laten we dat promoten. Als het gaat om een vervuilerend vervoersmiddel, zou ik niet willen zeggen dat we dat moeten promoten. Nee, het gaat mij er echt om dat we iets afstoffen wat nu niet zo veel benut wordt ter promotie van een vervoersmiddel dat ons enorm kan helpen in de transitie naar een duurzame toekomst.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Oké, helder. Er zijn overigens ook elektrische motorfietsen. Die nemen ook minder ruimte in. Dus misschien is dat ook een hele mooie. Voorzitter. Ik heb nog een tweede vraag, als dat mag. De heer Sienot zei dat gemeenteraden zelf afwegen wat verstandig is om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik ben het daar niet helemaal mee eens. Wat ik ervaar, is dat ze heel snel grijpen naar de milieuzonering. Hij is het toch met me eens dat er ook andere middelen zijn, dat er alternatieven zijn voor zo'n relatief zwaar middel als een milieuzone om de luchtkwaliteit te verbeteren?

De heer **Sienot** (D66):

Waar ik het mee eens ben, is dat de gemeenteraad wel degelijk zelf moet kunnen beslissen wat de beste manier is. Een van de instrumenten kan een milieuzone zijn. Wat je vaak ook ziet, is dat de milieuzone een deel is van een pakket aan maatregelen en dat het hele pakket leidt tot forse emissiereducties. Dan is de milieuzone vaak de symbolische vlag waaronder het hele schip vaart, maar het is vaak een combinatie van instrumenten die wordt ingezet om de lucht in steden schoner te maken. En dat is gewoon echt nodig.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Meteen mijn tweede vraag. U zegt terecht dat het een symbolische maatregel is, maar dat het misschien een onderdeel is van een heel pakket. Bent u het dan met ons eens dat als je een milieuzone invoert in een stad, er ten eerste sprake moet zijn van een echt probleem, echte

knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit? Ten tweede moet je ook kunnen aantonen en kunnen meten welke stoffen het dan zijn. Is het dan stikstof of is het een andere stof? Het moet niet alleen gebaseerd zijn op symbolen of op gevoel, maar steden moeten echt goed onderbouwen waarom ze dat doen en op basis van welke stoffen, voordat ze zo'n relatief zwaar middel inzetten.

De heer **Sienot** (D66):

Even heel precies. U zegt: «symbolisch». Dat zijn uw woorden. Het gaat mij om het volgende. Ik heb inderdaad gesproken over een vlag, omdat het de drager is waarover de hele discussie gevoerd wordt. In Utrecht was er een heel pakket aan maatregelen, maar het ging in het gesprek vaak over de milieuzone. Maar er was ook een sloopregeling, een subsidie. Er werd ook gestreefd naar emissieloze bussen. Er waren allerlei maatregelen. Die werden vaak gezamenlijk besproken, en dan ging het in de discussie vaak over dat ene instrument, waarvan ik vind dat de gemeente het moet kunnen inzetten, namelijk een milieuzone. Dat is wat ik heb willen zeggen.

En of dat dan te ver voert en of gemeenteraden er goed aan doen om dat wel of niet in te zetten ... Ik denk echt dat de lokale bevolking daar heel goed zelf een oordeel over kan vellen. Daar geloof ik echt in. Die is ook niet voor niets recent nog naar de stembus gegaan om daar verstandige mensen over aan het woord te laten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dan maak ik toch even bezwaar. Als dat mensen zijn die een bepaalde ideologie hebben en die zelf geen auto hebben, dan is het makkelijk om te zeggen dat al die mensen die met de auto komen, voortaan maar de trein moeten nemen. We moeten het in de steden niet aan linkse gekkies overlaten. We moeten ook zelf blijven nadenken. Bent u het met me eens dat als je zo'n milieuzone invoert, die gebaseerd moet zijn op feiten, namelijk echte overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen als het gaat om NO_x, stikstof, roet of wat dan ook? Dat moet je meten en pas als je het gemeten hebt, kun je overgaan tot zo'n zwaar middel. Het moet wel gebaseerd zijn op feiten, toch?

De heer **Sienot** (D66):

Jazeker, en volgens mij zijn de feiten niet eenduidig, maar toch zeker overwegend positief, ook voor de milieuzone. Nogmaals, ik herken mij niet in uw woorden over de inwoners van steden en hun capaciteiten om een deskundig stadsbestuur te kiezen. Nogmaals, het is een heel goede route. De Staatssecretaris is nu een harmonisatie van zoneringen aan het ontwikkelen. Vervolgens is het aan de lokale gemeenteraden om te bepalen of en, zo ja, welke middelen ze willen inzetten om de schonelucht-doelstellingen te halen. Dat is ook heel terecht, want het gaat ook over hun stad. En mocht dat al niet proportioneel zijn, dan is het aan de rechter om daar uiteindelijk een finaal besluit over te nemen. Ik vind dat een prachtige drieslag.

De **voorzitter**:

Daarover is ook nog een vraag van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil even een punt van orde maken, mevrouw de voorzitter. Een milieuzone is een maatregel die een gemeente kan inzetten. Zo is het nu geregeld. De meeste partijen willen uniformering van die kaders. Daar is de Staatssecretaris mee bezig. Ik vind het dus niet kunnen dat de heer Dijkstra de woorden «linkse gekkies» noemt. Mensen kiezen voor de partijen waar ze vertrouwen in hebben. Misschien is de heer Dijkstra daar

niet altijd blij mee, maar vaak zijn dat ook linkse partijen. Dat wil ik wel even gezegd hebben.

De voorzitter:

Waarvan akte. Dan zijn we nu gekomen aan het eind van de tweede termijn van de Tweede Kamer in dit AO. Ik geef de Staatssecretaris een minuut of vijf, zodat zij haar antwoorden goed kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 18.06 uur tot 18.13 uur geschorst.

De voorzitter:

Voordat ik het woord geef aan de Staatssecretaris, stel ik voor dat de leden twee interrupties krijgen. Ik hoop dat ze die kort en puntig kunnen houden, net zoals de beantwoording van de Staatssecretaris hopelijk zal zijn. Ik geef haar graag het woord.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Ik wil eigenlijk voorstellen dat ik per woordvoerder kort de antwoorden aanstip op de vragen die zij hebben gesteld, zodat we snel en goed door deze tweede termijn heen kunnen. De heer Laçin had een vraag over roetfilters. Hij refereerde aan het Duitse systeem. We moeten inderdaad zo snel mogelijk naar een systeem waarbij die keuring bij de apk goed kan plaatsvinden, niet alleen visueel maar ook met een deeltjesmeter. Er wordt ook samengewerkt met Duitsland. Het doel is om met een vergelijkbaar systeem als in Duitsland ervoor te zorgen dat je een goede meting kunt doen bij de apk.

Dan over de snelfietspaden en een landelijke MKBA. Dat artikel was mij uiteraard ook opgevallen. Er wordt gewerkt aan een verbetering van de MKBA voor de fiets. Dat is zeker ook van belang met het oog op het mobiliteitsfonds, waarvoor de plannen nog naar de Kamer komen. Voor de zomer kom ik nog met een brief over de extra 100 miljoen voor de fiets. Daarin kan ik ook iets hierover meenemen.

De tweedehands auto's die naar het buitenland verdwijnen, zijn inderdaad een aandachtspunt. Ik heb de mobiliteitstafel, die voor mij aan de slag is om de hele CO₂-reductie te realiseren, gevraagd om goed naar dit punt te kijken. Ik vraag aan hen om dat mee te nemen.

Vervoersarmoede is een belangrijk punt dat de heer Laçin noemde. Je wilt eigenlijk niet dat ze naar het buitenland gaan. Je wilt dat elektrisch rijden niet alleen voor mensen met een dikke portemonnee beschikbaar en bereikbaar wordt, maar voor iedereen. Dat is zeker een punt dat we aan de mobiliteitstafel bespreken, maar de planbureaus kijken ook naar vervoersarmoede. Daar wordt dus aan gewerkt.

Dat waren wat mij betreft de vragen van de heer Laçin, tenzij ik echt iets gemist heb.

De heer Laçin (SP):

Dat waren inderdaad de vragen. Ik hoor heel vaak «er wordt aan gewerkt», «we komen erop terug» en «er wordt naar gekeken». Ik zou iets meer gevoel willen hebben bij wanneer wij geïnformeerd worden, als dat kan.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er wordt inderdaad heel hard gewerkt op het ministerie. Ik dank de heer Laçin dat hij mij de gelegenheid geeft om alle ambtenaren te benoemen die zo hard aan de slag zijn, overigens ook met heel veel partijen in het veld, want dit kunnen we niet alleen doen; dit gaat echt heel erg over samenwerking. We zijn natuurlijk in volle vaart opgestart. Wat betreft een deel van deze discussie en alle discussies die te maken hebben met de 7 megaton en de mobiliteitstafel: de bedoeling is natuurlijk om, in de pas met het klimaatakkoord, voor de zomer een brief aan de Kamer te sturen.

Dat geeft een beetje een indicatie van wanneer we hopelijk antwoorden op een aantal van dit soort punten kunnen geven.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er geen vervolgvragen zijn, dus gaat u gerust verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik wil de heer Stoffer uiteraard van harte feliciteren met het jubileum van zijn partij. Ik zag er dit weekend al iets van voorbijkomen. Van harte gefeliciteerd. Dank voor zijn waarderende woorden over het revoluerend fonds voor laadpalen.

Hij had het over de leasefiets en het plan om de regels daarvoor te vereenvoudigen. Waarom kan dat niet meer in 2019? Zowel de Staatssecretaris van Financiën als ik had dat natuurlijk graag gewild, maar het moet ook allemaal uitvoerbaar zijn. Op die korte termijn bleek dat niet meer uitvoerbaar. We doen het zo snel mogelijk. Hij is inderdaad bezig met de uitwerking van een aantal andere aspecten rond de vraag hoe die regeling er precies uit komt te zien. Hij is de eerste ondertekenaar van dit plan en daarom vind ik het aan hem om daarover te informeren, maar ik ben daar uiteraard nauw bij betrokken. Ook dit is iets wat we natuurlijk meenemen in de overall plannen.

De heer Stoffer geeft aan dat hij geen voorstander is van lagere parkeertarieven voor Tesla's. Wij willen de overgang naar elektrisch rijden stimuleren. Elke vorm van vervoer heeft zijn plussen en minnen, maar dit is een vorm van mobiliteit die we graag willen stimuleren en die voor mensen nog een aantal drempels kent. Dan kan zoiets net het prikkeltje zijn dat je over de drempel heen helpt. Daarbij wil ik wel graag refereren aan wat mevrouw Dik-Faber zei. Dit wordt door de heer Stoffer een-op-een gekoppeld aan dure Tesla's. Die zijn inderdaad niet voor iedereen bereikbaar, maar er komen heel veel modellen op de markt. De Nissan LEAF is een heel mooie kleine auto. De nieuwe Volkswagen Golf heeft volgens mij de intentie om rond 2020 even duur te zijn als een gewone Golf, zeker ook in het gebruik. Zo zie je dat er absoluut intenties zijn van de industrie om tegen lagere kosten op veel bredere schaal auto's beschikbaar te maken voor een veel grotere groep mensen. Daar sluit het ook bij aan.

Voorzitter, als het goed is, waren dat de vragen van de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik had gevraagd om een onafhankelijk onderzoek naar de effecten van de maatregel op de lokale luchtkwaliteit enzovoorts. Daar heb ik volgens mij geen antwoord op gekregen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Excuses, ik had wel het antwoord genoteerd, maar niet de vraag erbij. Bij een wetsvoorstel kijken we natuurlijk altijd naar de effectiviteit van een maatregel. Wat zijn de verschillende resultaten die ervan verwacht mogen worden? Dat wordt meegenomen in de voorbereiding van een wetsvoorstel.

Dan mevrouw Van Brenk, die hier inderdaad even mijn aandacht vroeg voor een heel actueel nieuw onderwerp. Dank dat dit even was doorgegeven. In het NOVB kijken wij met alle betrokken partijen naar manieren om het betalen in het ov zo gemakkelijk mogelijk te maken, dwars door alle modaliteiten heen. Ik denk dat het wel een groot voordeel is van die ov-chipkaart, dat je er in alle modaliteiten mee kunt betalen. Maar het is natuurlijk ook een kaart en de technologie schrijdt voort. Dan moet je af en toe testen of je het nog makkelijker kunt maken voor de reiziger. Niet alle testen lukken meteen. Daarom test je dingen ook. Van deze technologie hebben de betrokken partijen besloten om die niet verder te ontwikkelen. Maar de ov-chipkaart an sich – zij het op een kaart, of straks

toch op je telefoon of via je bankpasje – dat eenduidige systeem waar je in alle modaliteiten mee kunt betalen, moet wel verder ontwikkeld worden. Ik kom daar nog op terug in een brief over de ov-chip. Daar wil ik het voor dit moment in dit AO bij laten. Als het goed is was dat de vraag van mevrouw Van Brenk.

De voorzitter:

Ik zie dat dat zo is. Dan gaan we verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan mevrouw Kröger, die bij de reportage over Bo-rent terecht het gevoel had «dit kan niet waar zijn!» en hier om een plan van aanpak vraagt. Het goede nieuws is dat dat plan van aanpak in volle uitvoering is. De hele herinvoering van dat verbod is onderdeel van dat plan van aanpak, evenals de inzet op een systeem waarmee het zelfs mogelijk wordt om de politie de technologie te geven voor wegkantcontroles, de inzet om dit regulier mee te nemen in de apk-keuring en het ervoor het zorgen dat je naast de visuele test ook echt een meting kunt doen. Het is allemaal onderdeel van dat plan van aanpak. Ik denk dat de casus die we hier aan de hand hebben nog maar eens extra illustreert waarom het zo belangrijk is om daar al die aandacht voor te vragen. Dus ik snap heel goed wat mevrouw Kröger zegt. Dat plan van aanpak is absoluut in volle gang. Mevrouw Kröger vroeg ook naar het harmoniseren van milieuzones en ze vroeg naar de dubbele belasting van zonnepanelen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft eerst nog een vraag over het eerste punt dat u net heeft behandeld. Dus ik geef haar het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Staatssecretaris schetst dat er allemaal dingen gaande zijn, en toch begrijp ik dat op dit moment die busjes gewoon rondrijden. Busjes waar willens en wetens de roetfilter uit gesloopt is. De Staatssecretaris geeft aan dat het weken duurt om te kijken hoe er gehandhaafd kan worden. Kan de Staatssecretaris duidelijk maken dat er snel gehandhaafd wordt, binnen een echt heel korte termijn, en kan zij die termijn schetsen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik handhaaf zelf niet, maar ik snap helemaal de urgentie van mevrouw Kröger. Wij delen die urgentie. Ik ben ook in kaart aan het brengen wat er kan. Een van de punten waar je dan tegen aanloopt, zijn bijvoorbeeld die wegkantcontroles, waarvan eerder al was toegezegd dat we ernaar zouden kijken. Dan blijkt dat zo'n politieagent toch moeilijk langs de weg onder een auto kan gaan liggen om te zien of dat ding eronder zit, ja of nee. Dus daarom gaan we ervoor zorgen dat er mobiele apparatuur komt, opdat er ook langs de weg, bij zo'n wegkantcontrole, een effectieve controle kan plaatsvinden: zit die roetfilter daar nog onder, ja of nee? Daarbij moeten we natuurlijk wel onderscheid maken, want ondanks het verbod is er ook een categorie waarvoor het wel mag. Dat onderscheid moet ook de politie aan de weg maken. Maar als we eenmaal zo'n mobiele installatie hebben waarmee dat kan, dan kan de politie op basis daarvan zeggen: dit busje mag niet meer verder rijden dan alleen naar de garage om een apk-test te laten uitvoeren met een meetmethode die echt een goed beeld geeft. Zo kun je dan ook effectief handhaven. Als een voertuig in overtreding is – dat kwam in de reportage ook naar voeren – dan is er gewoon een wet overtreden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik snap hier eerlijk gezegd helemaal niks van. We hebben het over één bedrijf, waarvan op de website gevonden kan worden waar alle vesti-

gingen van dit bedrijf zijn, en de Staatssecretaris heeft het over wegkantcontroles en dat we moeten gaan wachten tot een Bo-rentbusje voorbij rijdt. Het gaat er natuurlijk om dat de handhavers gewoon naar de filialen van Bo-rent gaan en daar kijken of er een roetfilter uit gesloopt is of niet! Het lijkt mij dat je dat zeker binnen een week kunt organiseren. Dus ik hoor heel graag van de Staatssecretaris duidelijk hoe die handhaving op korte termijn plaats gaat vinden. Laten we echt niet gaan zitten wachten aan de kant van de weg tot er een busje voorbij komt rijden!

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Volgens mij waren de wegkantcontroles ooit nog iets uit een motie van GroenLinks. Maar daar komen ze nu blijkbaar op terug, dus dat moeten wij ook doen. Mevrouw Kröger raakt nu heel opgewonden alsof er een groot verschil van mening tussen ons zou bestaan over wat we hieraan willen doen. We willen dit allebei aanpakken, maar de kloof tussen wat mevrouw Kröger zegt en wat ik zeg is dat ik moet zorgen dat het kan worden uitgevoerd en dat er een zelfstandige bevoegdheid van bepaalde diensten is om te inspecteren. Ik breng het allemaal in kaart. Ik vind net als mevrouw Kröger dat we hier scherp op moeten zijn. Dat heb ik ook gezegd. Toen ik de reportage zag, dacht ik ook: dit kan niet waar zijn op deze manier. Ik neem dit heel serieus; dat mag u gerust van mij aannemen. Waar ik mogelijkheden zie tot versnelling, zal ik ze zeker niet onbenut laten.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Kröger had een meer gedetailleerde vraag over dubbele belasting, zonnepanelen en wat er mogelijk zou zijn. Dat moet ik even nakijken. Ik kan daar nu geen antwoord op geven. Het lijkt mij een punt om ook onder de aandacht van de collega van Financiën te brengen, die breder kijkt naar een aantal fiscale punten. Het punt van de harmonisering van milieuzones is door een heel aantal leden van de Kamer genoemd. Ik snap dat dit onderwerp van allerlei kanten uit de Kamer reacties oproept. Wat is eigenlijk de basis voor dit punt, dat niet voor niets goed is beschreven in het regeerakkoord? We weten steeds meer over de relatie tussen slechte luchtkwaliteit en de gezondheid. Daarom hebben we in het regeerakkoord gezegd: zelfs als je de Europese normen haalt, ben je er niet. Je moet steeds kijken hoe we kunnen blijven werken aan schone lucht. Aan de andere kant willen we geen lappendeken. Het moet voor een automobilist helder zijn: als ik een auto koop, waar kan ik dan met deze auto naartoe in Nederland? Daarom vind ik die harmonisering, die uniformisering een heel belangrijk streven. Tegelijkertijd hebben we te maken met een bestaande situatie. Er zijn gemeenten die al een milieuzone hebben en er zijn ook gemeenten die al hebben aangegeven wat ze ongeveer overwegen. Je moet steeds kijken naar wat effectief en reëel is. Ik snap het punt dat de heer Dijkstra maakt: is dan ook duidelijk voor welke stoffen zo'n milieuzone welke bijdrage levert? Dat is een aandachtspunt, ook voor de gemeenten. Het aandachtspunt «hoeveel sluit je uit van je bevolking» wordt heel goed besproken in de gemeenteraad. Volgens mij refereerde meneer Sienot daaraan. Je wilt niet driekwart van je bevolking uitsluiten als je meteen zero emissie wilt. Ik snap het punt van mevrouw Dik-Faber heel goed over de stip op de horizon. Ook mevrouw Kröger maakte dat. Ik denk dat we steeds in gesprek moeten blijven en steeds moeten evalueren hoever we zijn. We zijn er nu nog niet. In het wetsvoorstel waar ik voor de zomer mee kom, zal ik proberen om al deze punten op een goede manier bij elkaar te brengen. Er zijn grenzen waarvan ik heel erg goed snap dat Kamerleden er zorgen over hebben als die overschreden zouden worden. Maar ik moet

zeggen dat ik echt vertrouwen heb in het lokaal bestuur, waar ze dit soort afwegingen maken en dit soort discussies zorgvuldig voeren ter bescherming van hun lokale situatie. Maar we hebben ook een belang van de nationale situatie. Daar ziet dit wetsvoorstel op, namelijk dat we ervoor zorgen dat het voor iedereen helder is en dat we geen lappendeken krijgen.

Een laatste punt dat daarbij van belang is, is dat waar er nu voorgenomen milieuzones zijn, we ervoor zorgen dat mensen in die regio niet twee keer een heel ander verhaal te horen krijgen. We zullen goede afspraken met elkaar moeten maken over de overgangperiode tussen de huidige situatie, waarin de gemeente het recht heeft om een milieuzone in te voeren, en het en de situatie waarin we die lappendeken voorkomen, waar we ons met elkaar voor inzetten. Daarover ben ik inderdaad in gesprek met de gemeenten.

De voorzitter:

U heeft een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

De wonderen zijn de wereld niet uit. Ik hoor ineens een D66-staatssecretaris roepen dat ze wel gaat luisteren naar gemeenten. Ik heb de afgelopen weken en maanden volgens mij alleen maar staatssecretarissen en ministers gehoord die vooral niet geluisterd hebben naar wat gemeenten wel of niet wilden, dus dit is bijzonder. Ik wil de Staatssecretaris wat vragen over de milieuzones. Begrijp ik nu goed dat bestaande milieuzones een soort van gedoogd gaan worden door deze Staatssecretaris? Of gaat ze gewoon keihard ingrijpen, die GroenLinkswethouder in Arnhem op de vingers tikken en zeggen: het is afgelopen, zo gaan we het niet doen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Van Aalst en ik verbazen elkaar wel vaker. Ik kan zeggen dat zijn laatste vraag ook mij weer verbaast, want de gemeenten hebben op dit moment het recht om een milieuzone in te voeren. Dat hebben ze op basis van de lokale democratie gedaan. Ik wil naar een heldere situatie toe voor alle automobilisten. Daarom ben ik aan het kijken naar een zorgvuldig systeem dat helder is voor iedereen en dat een lappendeken voorkomt. Ik ben bang dat de heer Van Aalst het daar even mee zal moeten doen tot het wetsvoorstel op tafel ligt.

De voorzitter:

Hij heeft er nog wel een vraag over.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik begrijp het niet zo goed. De PVV respecteert de uitspraken van die gemeenteraad; dat is een goed streven, die mensen zijn gekozen volksvertegenwoordigers. Het siert de Staatssecretaris dat zij daar nu dan blijkbaar wél wat mee doet. Daartegenover staat natuurlijk dat ze dus zelf wetgeving wil gaan invoeren en vervolgens eigenlijk de ruimte geeft aan de gemeenten om daar dan blijkbaar maar van af te wijken, want ze gaan er zelf over. Ik snap dus niet zo goed waar de Staatssecretaris nu naartoe wil met haar wetgeving als ze niet dwingend wil optreden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben blij dat de heer Van Aalst zegt dat hij de uitspraken van de gemeenteraad respecteert. Een aantal gemeenteraden heeft namelijk besloten om een milieuzone in te voeren. Tegelijkertijd zien we dat er nog een aantal andere gemeenten is waar men dit overweegt. Dan kunnen we, met name bij die uitbreiding, proberen te voorkomen dat er een lappen-

deken ontstaat. Daar komen volgens mij de verschillende belangen bij elkaar en daarom ziet dat voorstel daar dus ook op.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Er was nog een vraag van mevrouw Kröger over de fiets in het MIRT. We hebben natuurlijk de extra 100 miljoen. Daarnaast laten we dus die MKBA updaten, wat ik net al zei. En ook richting de toekomst zullen we natuurlijk in het mobiliteitsfonds goed kijken naar die fiets. Daarbij is de MKBA ook van belang. Maar ook buiten die 100 miljoen wordt de fiets op allerlei plekken al meegenomen. Volgens mij delen we ook hier het belang.

De voorzitter:

Daar is nog een vraag over van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

We delen zeker, hoop ik, het belang van de fiets. Het gaat mij specifiek om het volgende. Als uit een NMCA zeg maar een autoknelpunt komt, in hoeverre kan dan de fiets systematisch als oplossing voor dat knelpunt meegenomen worden? En in hoeverre ligt dat in de bestuurlijke overleggen MIRT eigenlijk ook goed op tafel? Ik zou de Staatssecretaris dus eigenlijk willen vragen of zij dat toch nog in een brief uiteen wil zetten. Op welke manier kunnen we inbedden dat die fiets goed in die hele systematiek zit, ook voordat we in 2030 dat mobiliteitsfonds hebben? Want ik snap dat het daarin goed geregeld moet worden, maar het gaat mij eigenlijk vooral om de kortere termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We gaan ook niet wachten tot 2030; laat dat helder zijn. Sterker nog, de fiets zit op dit moment ook al in de verkenningen. Er wordt dus ook gekeken naar de bijdrage die de fiets kan leveren. We wachten dus niet. Bij de discussie over bijvoorbeeld de snelfietsroutes en de vraag welke we straks mede gaan financieren vanuit die 100 miljoen, kijk je natuurlijk ook heel erg naar wat het oplossend vermogen ervan is. Want er zullen heel veel vragen zijn en dan is dat oplossend vermogen absoluut een belangrijke factor bij het maken van een keuze. Er wordt dus ook echt gekeken naar de fiets en er wordt ook al buiten de 100 miljoen om in de fiets geïnvesteerd, ook al op dit moment en zelfs ook al onder afgelopen projecten. Dus er wordt niet gewacht en de fiets gaat mee in de verkenning.

De voorzitter:

Dat roept nog een vervolgvraag op.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, ik heb nog een vervolgvraag. Dit is niet het beeld dat wij krijgen van bestuurders in den lande. Wij hebben de indruk dat dit toch nog onvolgende echt is geborgd. En hoe geweldig die 100 miljoen voor snelfietspaden ook is, het zou natuurlijk heel interessant zijn als er bekeken wordt of je de asfalteuro's die ingezet worden om een autoknelpunt in een NMCA aan te pakken, niet nog veel beter in kan zetten als je ze ook voor fietsinfra inzet. Wellicht heeft dat een veel grotere impact bij het tegengaan van files, maar ook een grotere impact op de gezondheid. Dus ik vraag de Staatssecretaris nogmaals of zij toch uiteen wil zetten hoe we er nou voor zorgen dat die fiets goed geborgd is in het MIRT.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als we met elkaar spreken over bepaalde oplossingen, kunnen de regionale overheden natuurlijk ook altijd zelf aangeven welke oplossingen zij graag voor de fiets ingebracht willen hebben. We kijken in de context van dat soort projecten ook altijd naar cofinanciering. Dus ik loop niet tegen situaties aan waarbij ik denk: er wordt mij hier iets voorgelegd uit de regio wat totaal niet bespreekbaar zou zijn. Als die zaken er wel zijn, hoor ik dat graag. Maar mevrouw Kröger zegt wel heel gemakkelijk dat we dan maar even naar de asfalteuro's moeten kijken. Ook een fietspad bestaat overigens vaak uit asfalt, een punt dat de heer Dijkstra ook nogal eens een keer inbracht. We hebben in het regeerakkoord echter gewoon een afspraak gemaakt over de verdeling van de middelen. Als mevrouw Kröger nu gaat zeggen dat er wel wat van wegen naar fietspaden kan, dan zegt de heer Dijkstra naast haar misschien: nou, er kan wel wat van spoor naar wegen. We hebben die afspraak gemaakt en dat is de afspraak die staat voor deze kabinetsperiode. Maar we kijken echt goed naar de meekoppelkansen van de fiets. En nogmaals, ook de decentrale overheden hebben daarin een rol te spelen.

Ik had zelfs ook nog een antwoord voor GroenLinks op de vraag over dubbeltarief en zonnepanelen. EZK onderzoekt dit op dit moment. Dan ga ik naadloos door naar de heer Dijkstra, die terecht een mooi plaatje liet zien over de bevoorrading van de steden. We zitten in de transitie naar zero emissie. We moeten in de tussenstappen wel bekijken wat we op welk moment het beste kunnen versnellen. Je moet altijd bekijken wat het uiteindelijk doet voor het milieu. Soms kan het inderdaad milieuvriendelijker zijn om met een grote vrachtauto te gaan dan met een heleboel kleine. We zetten Europabreed in op streng bronbeleid. Dat kan ook weer bijdragen aan een andere verhouding tussen die modaliteiten. Daar moet je elke keer goed naar kijken. Ik snap goed dat de heer Dijkstra daar aandacht voor vraagt.

De heer Dijkstra vraagt mij om een uitspraak te doen over iets wat onder de rechter is, namelijk de benzinemilieuzone. Laten we daar eerst de uitspraak van de Raad van State over afwachten.

Ik heb net al wat uitgebreider gesproken over het feit dat we geen greenfieldsituatie hebben bij milieuzones.

Dan de fietspaden. Je hoort de elektrische scooters niet inderdaad. Daar zullen we in de context van de verkeersveiligheid aan de ene kant aan moeten wennen met elkaar, maar aan de andere kant moeten we ons afvragen of we extra maatregelen moeten nemen voor de verkeersveiligheid. Dat ligt meer op het bordje van de Minister, maar het is terecht een punt van aandacht.

De heer Dijkstra wil graag investeren in snelfietspaden. Dat is inderdaad deel van de 100 miljoen. We zullen steeds moeten bekijken wat we kunnen bereiken met het geld dat we daarin steken. Soms kan het heel interessant zijn om juist met zo'n investering mensen van de weg te halen, waardoor de doorstroming op een stuk weg waar een knelpunt is, verbeterd kan worden. Naar dat soort crossovers kijken we dan ook nadrukkelijk.

Dan de bpm. Ik hoorde niet direct een dekking voor het verlagen van de bpm. Ook op de langere termijn moet je gezien de veranderingen in de mobiliteit nadenken over inkomstenstromen die gerelateerd zijn aan die mobiliteit. Dat is ook een belangrijk onderwerp voor de Minister van Financiën en het maakt onderdeel uit van de discussie over het klimaatakkoord.

Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee de vragen van de heer Dijkstra beantwoord heb.

De voorzitter:

Hij heeft toch nog een vraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb twee opmerkingen. Iedere nieuwe auto is altijd schoner dan de vorige. Dat pleidooi wilde ik meegeven. De gemiddelde leeftijd in Nederland is tien jaar. We bungelen daarmee echt onderaan in Europese lijstjes als het gaat om nieuw verkochte auto's. We verkopen minder nieuwe auto's dan bijvoorbeeld België, maar we hebben wel veel parallelle import van relatief wat duurdere auto's en diesels die in Duitsland nu in de aanbieding komen; zelfs Euro 5-diesels. Daar zitten heel mooie modellen tussen, maar dat is niet goed voor onze klimaatdoelstellingen.

Ik ben blij met het antwoord over de fietsroutes. Ik heb enorme gebieden in mijn hoofd: Den Haag-Delft-Rotterdam en Zoetermeer-Den Haag. Overal in Nederland liggen steden dicht op elkaar. Ik vind het fantastisch dat de Staatssecretaris daarmee aan de slag gaat.

De voorzitter:
En uw vraag is?

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik heb nog een vraag over de milieuzones. Ik snap dat die benzinemilieuzone nog onder de rechter is, maar als je zo'n milieuzone instelt, moet die wel stand houden bij de rechter. Daar hadden we het net ook al een interruptiedebatje over. Ik heb liever dat de rechter er überhaupt niet aan te pas komt. Je moet kunnen bewijzen bij welke stoffen een substantieel verschil zit, bijvoorbeeld bij fijnstof in een bepaalde norm of bij stikstof. Bij welke stoffen gaan we dat dan doen? Dat is interessant. Dan heb je feitelijk iets en houdt het ook stand.

De voorzitter:
Dit is geen derde termijn, hè.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik zou het zo jammer vinden als mensen die gedupeerd zijn, daar elke keer voor naar de rechter moeten stappen. Ik pleit echt hartstochtelijk voor regie vanuit de Staatssecretaris en voor snelle duidelijkheid vóór de zomer, zodat we echt weten dat die lappendeken ten einde is.

De voorzitter:
Ja, hartelijk dank, meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Gaat de Staatssecretaris dat doen?

De voorzitter:
Het woord is nu echt aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:
Een nieuwe auto is altijd schoner; dat is inderdaad waar. De bpm en de parallelle import zijn absoluut issues. De heer Dijkstra vraagt daar terecht aandacht voor. Ik heb aangegeven hoe wij daarmee omgaan. Zeker waar steden dicht bij elkaar liggen, kan het inderdaad heel interessant zijn om gebruik te maken van snelfietsroutes. Daar is al eerder in geïnvesteerd. Ik heb laatst een mooie fietsroute mogen openen in de Drechtsteden. Dan zie je gewoon wat die oplost en hoe zoiets helpt bij de doorstroming. Mensen die niet per se op de weg hoeven te zitten, kunnen ook kiezen voor een makkelijke fietsroute. Daarmee verbetert ook de doorstroming op de weg voor de mensen die niet die keuze hebben. Daarmee snijdt het mes echt aan twee kanten. Het punt van de heer Dijkstra over de stoffen vind ik heel relevant. Als je gaat harmoniseren, wil je naar een systeem toe waarvan je weet dat het een goede basis heeft om houdbaar te zijn als het bij de rechter wordt

aangevochten, want anders blijft er continu onzekerheid, ook voor de automobilist. De insteek van de heer Dijkstra om goed te kijken naar de stoffen, de effecten en de jaren, neem ik graag mee in de ontwikkeling van het wetsvoorstel.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan kom ik bij meneer Von Martels, die ook een punt had over de bpm. Ik hoop dat ik dat afdoende heb beantwoord, ook bij de milieuzones. Hij zegt: geen lappendeken. Dat is heel duidelijk. Dat is ook voor mij een reden om hiermee aan de gang te gaan. Naast de lokale afweging zien we dat dit effect heeft op landelijk niveau. Wij zijn ervoor om dat effect op landelijk niveau op een goede manier te kanaliseren. Daarom kom ik met dat voorstel. Ook met de VNG ben ik dus in goed overleg.

De voorzitter:

Daarover hebt u een vraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb alle vertrouwen in de overleggen die u voert. Daarmee kan ik dus eigenlijk wel concluderen dat we nu te maken hebben met een tijdelijke lappendeken en dat het op termijn voorbij is. Kunt u nog even de termijn noemen wanneer dat inderdaad voltooid is?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De lappendeken bestaat nu uit twee kleuren, dus dat zou ik nog niet meteen een lappendeken noemen. Je wilt niet dat het een lappendeken wordt en je wilt daarnaast niet dat in de gemeenten waar overwogen wordt een milieuzone in te voeren, mensen twee keer een ander signaal krijgen. Daarom vind ik dat we bij die overgangperiode op bestuurlijk niveau moeten kijken hoe we dit verstandig doen. Daarover ben ik volop in gesprek.

De heer Von Martels had ook nog andere vragen, onder andere over tariefdifferentiatie. Laat heel helder zijn dat het alleen gaat om een korting voor zero emissie. Dat is waar dit over gaat. Er is ook andere innovatie, zoals mierenzuur en waterstof, dus het is niet alleen elektrisch, maar het is in die zin sturen op effect dat het gaat om zero emissie. Daar sturen we op. Mevrouw Dik-Faber refereerde aan de ontwikkeling die we zien om andere categorieën auto's toegankelijk te maken.

De laadpunten voor vve's waren ook voor mij een nieuw punt, waar ik graag schriftelijk op terugkom. We kunnen even kijken of we dat in een van de brieven kunnen meenemen. Ik snap het punt van de heer Von Martels. Dat komt voor de zomer.

Meneer Von Martels had ook nog een vraag over het

CO₂-besparingspotentieel met de ideale band, een heel terechte vraag. Die potentie hangt zowel samen met de band zelf als met de mate waarin de band is opgepompt. Aan de mobiliteitstafel wordt ook besproken hoe we zo veel mogelijk van die potentie waar kunnen maken. Dat hangt samen met die twee elementen.

Hij vroeg ook naar een publiekscampagne. O, dat was hij niet, dan komt dat van iemand anders. Dat ging over € 0,19 per kilometer, geloof ik. Daarover maak ik graag afspraken met alle partijen die bij dat onderwerp betrokken zijn. Er is zelfs een aparte subtafel banden, waar ik zelf ook een keer bij ben geweest voor een aftrap van de discussie. Dus dit onderwerp wordt goed bekeken. U wilt niet weten waar ik allemaal bij ben, af en toe. Als het goed is, waren dit de vragen van de heer Von Martels.

Dan meneer Van Aalst. Ik denk niet dat wij tot overeenstemming gaan komen over de milieuzone, maar hij had nog een vraag over de informa-

tievoorziening voor bussen. Ik ben blij dat hij ook begrijpt dat dit een regionale concessie is, maar ik ben best bereid om zijn zorgen hieromtrent nog eens onder de aandacht te brengen. Als het onnodig is, laten we dan kijken of het zo snel mogelijk opgelost kan worden.

Dan had hij een vraag over het energieverbruik van de laadinfra.

Gemeenten monitoren dit en passen hun beleid voor de laadinfrastructuur daarop aan. Uw vraag wordt dus door de gemeenten bekeken.

Dan had meneer Van Aalst nog een terecht punt over de accu's bij het elektrisch rijden. Dat is inderdaad een punt van aandacht. Daarom is recyclen van accu's ook een belangrijk onderwerp, waarbij nog veel kennis en innovatie nodig is. Het gaat dan om de range die die accu's aankunnen en de stoffen waarmee zij gemaakt worden. Dat is allemaal onderwerp van innovatie en ontwikkeling. Dat moet het ook zijn, want dat is terecht een aandachtspunt bij het elektrisch rijden.

Voorzitter, dat waren volgens mij de vragen van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat bevreemdt mij toch enigszins. We gaan vol inzetten op elektrisch rijden, want dat is heel duurzaam, maar we hebben net geconstateerd dat de accu al een probleem is. Vervolgens rijdt dat ding op stroom die opgewekt moet worden. Daarvoor hebben we kolencentrales nodig, want dat gaan we niet redden met die duurzame energie. We weten al dat een elektrische auto, gezien de CO₂-uitstoot bij de productie, zich pas na acht jaar terug gaat verdienen. We hebben het er net al over gehad dat de gemiddelde Nederlander niet eens zo lang in zijn auto rijdt, dus dat die hem dan alweer weg doet. Kan de Staatssecretaris uitleggen wat er zo duurzaam is aan dit verhaal?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De heer Dijkstra zei net volgens mij dat de auto's in Nederland gemiddeld meer dan tien jaar oud zijn. Wat dat betreft, kan de heer Van Aalst dus gerust zijn als hij zijn eigen redeneringen volgt. Maar er is natuurlijk een goede life cycle analysis gemaakt, ook van elektrische auto's. Die komen er echt nog steeds, ondanks de aandachtspunten die de heer Van Aalst noemt, beter uit dan de fossiele auto's.

Het is natuurlijk een technologie in ontwikkeling. Er is een analogie met computers: de computer van morgen is altijd sneller en kan meer, maar als je altijd wacht op de computer van morgen, koop je er nooit één. We hadden het net over de ontwikkeling van die markt. Dan gaat ook nooit de prijs naar beneden. Dit is dus een markt in ontwikkeling. Het is een technologie die nog steeds in ontwikkeling is. Ik ben heel blij om te zien hoe snel dat gaat. Dat geeft wel iets aan over de mate van volwassenheid. Ik denk dus dat we daar nog een veel snellere ontwikkeling zullen zien.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik vind het juist een beperking dat we ons daar als overheid mee gaan bemoeien. Een aantal autofabrikanten heeft tijdens een hoorzitting duidelijk aangegeven dat we ons niet moeten beperken tot alleen maar het elektrische vervoer. Waterstof en alle andere opties die er zijn, kwamen voorbij. De Staatssecretaris zou dit los moeten laten en het ontwikkelen aan de markt moeten overlaten.

Ik wil nog even terugkomen op haar antwoord over de duurzaamheid van zo'n elektrische auto. Op dit moment zullen die ongetwijfeld beter zijn dan een auto die op fossiele brandstof loopt, alleen die ontwikkelen zich ook. Het is natuurlijk onzin om te denken dat die niet zuiniger worden. Volgens mij zijn wij het erover eens dat die duurzame auto niet zo duurzaam is en dat we beter die fossiele auto gewoon goed door kunnen ontwikkelen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Ik ken de voorliefde van de heer Van Aalst voor de fossiele auto, maar zo ver ga ik toch niet met hem mee. Ik denk dat dit een ontwikkeling is waarvan we allemaal zien dat die noodzakelijk is: niet alleen elektrisch maar zero-emissie. En dat is ook waar ik op stuur. We hadden het net over het wetsvoorstel tariefdifferentiatie. Er kunnen ook andere technologieën zijn die hieraan bijdragen. Overigens, wat de een onder elektrisch verstaat, daarover zegt de ander: een elektromotor, daar valt waterstof ook onder. We moeten er dus ook voor zorgen dat we niet in de definitiekwestie verzeild raken. Overigens investeren we ook in waterstof. Ik heb dit voorjaar extra geld kunnen vrijmaken om een aantal waterstoftankstations uit te rollen. Er wordt dus ook breder ingezet. En als je alles gaat doorrekenen, moet je ook de CO₂-prijs doorrekenen. Dan krijg je ook weer een hele andere verhouding van de kosten.

De voorzitter:

Dan komt u bij de ChristenUnie aan, denk ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, voorzitter. Mevrouw Dik-Faber schetste terecht dat de vraag naar elektrische auto's heel groot is en dat er binnen drie jaar vijf nieuwe modellen uitkomen. Ik deel met haar dat er sprake is van snelheid in deze markt. Daarom ben ik ook optimistisch dat het voor heel veel mensen op een afzienbare termijn aantrekkelijk kan worden. Dat is een goede zaak. Mevrouw Dik-Faber sprak over de milieuzone en een emissieloze situatie. Ze vroeg: als we toch de ontwikkeling in die richting zien, kan die stip op de horizon dan bij evaluaties worden meegenomen? Dat lijkt me inderdaad een terecht punt om daarin mee te nemen.

Dan de vraag over meer informatie over de brommer en hoe we ook daar een versnelling kunnen bereiken. Daar ben ik inderdaad met de RAI over in gesprek. Richting de zomer hoop ik daarover ook meer duidelijkheid te kunnen geven.

Ook mevrouw Dik-Faber refereerde aan waterstof en elektrisch, aan het feit dat er meerdere vormen zijn. Dat is absoluut waar. Zij vroeg specifiek: als we die borden beschikbaar stellen, is dan ook zichtbaar waar het over gaat? Dat vind ik een mooi aandachtspunt. Dat gaan we meenemen. We gaan ervoor zorgen dat het duidelijk wordt voor mensen, want als je met je elektrische auto bij een waterstofpomp staat, is het toch lastig tanken. Dat moet dus wel helder zijn. Dit gebeurt dan naast de ontwikkeling van de apps en dergelijke, waar we het ook over hebben gehad.

Fietsparkeren, beheer en exploitatie, korte termijn en lange termijn. Ik deel met mevrouw Dik-Faber dat we echt moeten inzetten op het fietsparkeren en dat dit samen met de snelfietsroutes een heel belangrijk punt is waar we een extra impuls aan kunnen geven met de extra 100 miljoen die het kabinet expliciet voor de fiets beschikbaar heeft gesteld. Ik denk dat we heel blij mogen zijn dat we dat kunnen doen.

Voorzitter. Als ik het goed heb, waren dat de vragen van mevrouw Dik-Faber.

Dan ga ik naar de heer Sienot. Hij vroeg hoe nieuwe technologie betaalbaar wordt. Het is een zich ontwikkelende markt. We moeten dus blijven investeren in innovatie. Dat is ook wat het kabinet doet. Ook de Minister doet dat. We blijven daar dus in investeren.

De heer Sienot heeft gevraagd naar de mogelijkheden voor versnelling van het bord waar ook mevrouw Dik-Faber aan refereerde. Daar kijken we dus inderdaad naar.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Sienot over het antwoord op de eerste vraag.

De heer **Sienot** (D66):

We moeten elkaar even heel goed begrijpen. Die innovatie is natuurlijk fantastisch. Emissievrije innovatie is top, maar als die auto's, nadat we hier duur hebben geïnvesteerd in innovatie, vervolgens allemaal de grens over rijden, dan raken we verder van huis. Je ziet dat er nu eigenlijk een stimulans is door fiscale regelgeving. Die auto's gaan de grens over. Je betaalt simpelweg meer voor een tweedehands leaseauto dan voor een eerstekands. Dat is gek en dat zouden wij willen aanpassen. Is het mogelijk om dat snel mee te nemen, bijvoorbeeld in de green deal?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Aan de mobiliteitstafel wordt ook gekeken naar de fiscale aspecten. Daar worden dit soort zaken ook meegenomen. Voor de zomer komen we met de resultaten van die mobiliteitstafel en dan kunnen we ook wat meer perspectief bieden op dit soort vraagstukken.

Ik heb al aangegeven dat we echt kijken echt naar de mogelijkheden voor versnelling van het bord. Er is natuurlijk altijd een mogelijkheid voor versnelling en dat is: in één keer heel veel extra geld daarvoor uittrekken. Dan kun je namelijk gewoon een heleboel wegen afzetten en het bord snel neerzetten. Tenzij de Kamer mij aangeeft dat zij een extra zak geld daarvoor heeft, kan ik die mogelijkheid niet meteen benutten. Maar ik kijk wel naar wat er wel kan, zoals ik heb toegezegd in de eerste termijn.

Hij vroeg ook of er een schriftelijke reactie komt op het fietsplan. Ja, dat zal ik graag meenemen in de brief over fietsen. Ik vond zijn oproep «rij je rijk» eigenlijk wel een mooie titel voor de afspraken die we met werkgevers aan het maken zijn aan de mobiliteitstafel. Ik vind het belangrijk dat je bij mobiliteit vooral ook een keuze hebt. Ik denk dat het heel goed zou zijn als we de keuzemogelijkheden voor mensen verbreden door het wat makkelijker te maken om eens over te stappen van de ene modaliteit naar de andere modaliteit. Een voorbeeld daarvan is een keer overstappen van de leaseauto op de leasefiets. Geef mensen keuzevrijheid. Die € 0,19 per kilometer biedt inderdaad al mogelijkheden die nu nog niet benut worden. Misschien kunnen we daar met werkgevers wat afspraken over maken. Nogmaals, ik vond «rij je rijk» wel een mooie titel.

De heer **Sienot** (D66):

Ik zou dan willen zeggen «rij en fiets je rijk», maar oké. Is het mogelijk om ons aan het einde van het jaar op de hoogte te brengen van waar die gesprekken in resulteren? Wordt er meer gebruik van gemaakt? En als dat niet het geval is, bent u dan bijvoorbeeld bereid tot een publiekscampagne?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ah, daar is de publiekscampagne. Ik wist dat ik die ergens had gehoord. Ik probeer snel mee te schrijven, maar ik had alle kernwoorden blijkbaar niet meteen opgeschreven. We zijn met alle partijen echt heel hard aan het werken. Ik zeg uit mijn hoofd dat er een stuk of acht tafels zijn onder die mobiliteitstafel. Daarom zeg ik bij veel van de onderwerpen die u aangeeft dat erover gesproken wordt. Waar wordt erover gesproken? Nou, aan die tafels van die mobiliteitstafel. Voor de zomer komen we met een brief. Daarin zullen we ook onderscheid maken tussen de dingen die we op de korte termijn, de middellange termijn en de lange termijn voor ons zien. Aan dingen die we graag op de korte termijn al in gang willen zetten, kunnen we ook op korte termijn al een evaluatie koppelen. Daar zullen we zeker naar kijken, zodat we ook goed kunnen monitoren wat de resultaten zijn van de afspraken die we met elkaar hebben gemaakt. Als ik het zo mag interpreteren, dan zijn de heer Sienot en ik het denk ik met elkaar eens.

De **voorzitter**:

Meneer Sienot, volgens mij bent u het daar al mee eens.

De heer **Sienot** (D66):
Ja, dat ben ik wel ongeveer helemaal.

De **voorzitter**:

Goed. Dan komen we daarmee aan het einde van deze... O, er is toch nog een vraag. Bij wijze van uitzondering, want u heeft uw interrupties al gebruikt. Ik moet even kijken of ik de anderen niet tekortdoe. De heer Stoffer heeft daarna ook nog een vraag. Is er nog iemand die nog vragen heeft? Eerst de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Heel kort, voorzitter. Bij wijze van uitzondering. De Staatssecretaris noemde het verhaal over de duurzaamheid en de CO₂-doorberekening. Ik vis eigenlijk naar een toezegging. Zou de Staatssecretaris ons die berekening kunnen sturen als het gaat om de verhouding tussen auto's die rijden op fossiele brandstof en duurzaam vervoer?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is ook allemaal te vinden op websites, maar het is geen probleem om even wat op te sturen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ontvang graag de berekening van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dan doen we dat.

De **voorzitter**:

Nog een toezegging genoteerd. Dan gaan we naar de heer Stoffer.

De heer **Stoffer** (SGP):

De Staatssecretaris heeft een toezegging gedaan inzake een onderzoek naar het effect van de maatregel voor parkeertarieven op de lokale luchtkwaliteit. Wordt dat onderzoek ambtelijk gedaan of is dat een onafhankelijk onderzoek? Dat maakt voor mij namelijk verschil of ik een VAO aanvraag of niet. Sorry, ik sprak de afkorting «VAO» verkeerd uit. Afkortingen kun je soms anders vertalen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

U komt er vanzelf helemaal in. Dat komt helemaal goed. Bij het opstellen van een wetsvoorstel moet je altijd een aantal toetsen doen. Daarom kost het ook wat tijd om een wetsvoorstel op tafel te leggen en het hele traject te doorlopen. Als onderdeel van dat traject kijken wij ook naar de effecten. Dat is volgens mij wat ik daarover kan zeggen hier.

De heer **Stoffer** (SGP):

En is dat dan onafhankelijk?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ja? Dan is wat mij betreft de vraag om een VAO van tafel. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik nog even rond, want de tijd schrijdt wel voort. Heeft u nog een opmerking over een VAO? Ik zag al eerder de heer Sienot naar de microfoon grijpen. Het was toen een close call. Toen ik de heer Van Aalst zag en de heer Stoffer, zat de heer Sienot al zo ongeveer bij de microfoon,

dus hij was echt net even iets eerder. Maar ik weet niet of dat met het VAO van doen heeft. De heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Dat heeft wel met het VAO van doen, want dat zou ik dan graag willen aanvragen.

De **voorzitter**:

Laat ik als voorzitter dan nu concluderen dat we het verzoek om een VAO – dat is eigenlijk een vervolg van een algemeen overleg zoals we dat hier nu hebben gehad – door zullen geven naar de plenaire griffie. Dat zal dan worden ingepland.

Dan hebben wij nog een heel aantal toezeggingen. Ik denk dat de leden die vast even goed willen controleren, dus als u allen uw aandacht er nog heel even bij kunt houden:

- De Kamer krijgt de uitwerking van het voorstel voor de harmonisatie van de milieuzones voor de zomer toegestuurd.
- De Kamer zal voor de zomer worden geïnformeerd over de stand van zaken inzake de handhaving van de milieuzone op de Maasvlakte op buitenlandse vrachtwagens.
- De Kamer zal voor de zomer worden geïnformeerd over de besteding van de 100 miljoen euro voor de fiets, inclusief een reactie op het fietsplan.
- De Kamer zal voor de zomer worden geïnformeerd over de resultaten van de mobiliteitstafel.
- De Kamer zal voor de zomer worden geïnformeerd over de vraag of de aanleg van laadpalen kan worden meegenomen op de lijst van vve-onderwerpen waarvoor geen meerderheid nodig is.
- De Kamer zal rond de zomer worden geïnformeerd over de uitfasering van bromfietsen.
- De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de berekening van de CO₂-reductie van fossiel versus duurzaam. Dit gaat over de auto's en de lifecycles waar we het over hebben.

Dan zijn er nog twee opmerkingen. Ik ga als eerste naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik meende van de Staatssecretaris te begrijpen dat zij ons ook op de hoogte ging houden van hoe het verder loopt met het handhaven op de Bo-rentfraude, binnen het bredere plan van aanpak met betrekking tot roetfilters, dat hele pakket.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb al aangegeven dat dat plan van aanpak vol in ontwikkeling is. Ik laat op een aantal punten nu uitzoeken wat we op het gebied van handhaving kunnen doen. Zodra ik daar meer informatie over heb, deel ik die natuurlijk graag met de Kamer. En nogmaals, mevrouw Kröger en ik delen dat wij hier graag mee aan de slag willen.

De **voorzitter**:

Dat is dan ook een toezegging. Mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik heb nog even een vraagje. Er staan in de schriftelijke beantwoording ook nog wat toezeggingen. Twee daarvan waren voor mij van belang, maar die hebt u niet genoemd, voorzitter. Ik deed dat net nog wel even in mijn bijdrage. Als u het goed vindt, noem ik die toch nog even.

De **voorzitter**:

Nou, ze staan al zwart-op-wit en daarmee zijn ze geldig, maar heel scherp dat u dat hier nog even naar voren brengt. Dan weten we dat ook allemaal.

Dan komen we hiermee aan het eind van deze vergadering. Ook namens deze voorzitter van harte gefeliciteerd, zeg ik tegen de SGP. En ik wens u allen verder nog een gezegende avond.

Sluiting 18.57 uur.