

Vergaderjaar 2020–2021

**31 209**

**Schoon en zuinig**

**Nr. 224**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2020

In het Klimaatakkoord is overeengekomen dat wordt toegewerkt naar de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025. Gezonde en leefbare steden zijn belangrijk om in te wonen, te werken, te winkelen en te ondernemen. Door emissieloze logistiek in onze steden neemt de uitstoot van broeikasgassen verder af, verbetert de lucht die mensen inademen structureel en ontstaat een betere doorstroming door nieuwe logistieke concepten. De zones vormen een belangrijke tussenstap op weg naar volledig schoon wegverkeer in 2050. De overstap naar schoon transport in steden vraagt veel van ondernemers en gemeenten. Het kabinet vindt het belangrijk om deze overstap zo in te voeren dat het voor hun praktisch, haalbaar en betaalbaar is. En tegelijkertijd dat de overstap tijdig gemaakt wordt om te voldoen aan de afgesproken CO<sub>2</sub>-reductie. De afgelopen periode is daarover intensief gesproken met gemeenten, VNG, MKB Nederland, TLN, Evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG en Natuur&Milieu. Ik kan u melden dat er recent goede afspraken zijn gemaakt voor een soepele overgang en een geleidelijk en zorgvuldig proces, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bestel- en vrachtauto. In deze brief schets ik u het toegangsregime, zoals toegezegd aan uw Kamer.

### **Landelijk geharmoniseerde zero-emissiezones voor stadslogistiek met geleidelijke ingroei van emissieloze bestel- en vrachtauto's**

In de gesprekken met de betrokken partijen werd gepleit voor een systeem met als kern eenduidige landelijke afspraken en waar nodig ruimte voor lokaal maatwerk. Zo wordt het ontstaan van een lappendeken voorkomen, maar blijft er ruimte om lokaal aandacht te geven aan de uitzonderingen op de regel. De volgende drie basisafspraken gelden voor de introductie van iedere zone:

1. Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de zero-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.
2. Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
3. Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie zijn.

Deze drie afspraken vormen de basis om te voldoen aan de doelstelling voor 2030 uit het Klimaatakkoord. Maar deze spelregels zijn nog niet afdoende om de transitie soepel, kosteneffectief en tijdig te laten verlopen. Ik vind het zeer belangrijk om partijen vooraf duidelijkheid te geven zodat ze bij investeringen in voertuigen tijdig kunnen anticiperen. Ook houdt de overgangsregeling rekening met de wens om over te stappen op een natuurlijk investeringsmoment. Dat biedt ondernemers zekerheid en helpt de transitie naar schone mobiliteit vooruit. Wanneer de voorlopers tijdig de overstap naar zero-emissie voertuigen maken, komt vervolgens ook de tweedehands markt tot stand die voor andere ondernemers van belang is.

#### **a) Overgangsregeling vrachtauto's**

In het Klimaatakkoord is voor Euro VI-vrachtauto's een overgangsregeling afgesproken voor bakwagens van 5 jaar en voor trekkeropleggercombinaties van 8 jaar. Deze is vooral ingegeven om de afschrijvingstermijnen van deze voertuigen zoveel mogelijk te respecteren. Niet voor iedere logistieke sector gelden dezelfde afschrijvingstermijnen en het aanbod van geschikte emissieloze vrachtauto's komt nog langzaam op gang. Daarom ben ik met de eerdergenoemde partijen overeengekomen dat het verstandig is om op de volgende manier invulling te geven aan de afspraken uit het Klimaatakkoord:

- Euro VI-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekkeropleggercombinatie) uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in mogen rijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zero-emissie voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

Voor de toelating van plug-in hybride vrachtauto's worden op dit moment de technische mogelijkheden in kaart gebracht om vast te stellen of een vrachtauto emissieloos rijdt. Aansluitend wordt in beeld gebracht op welke wijze dit juridisch verankerd kan worden. Ik verwacht uw Kamer hierover begin 2021 nader te informeren.

#### **b) Overgangsregeling bestelauto's**

Voor bestelauto's is in het kader van het Klimaatakkoord afgesproken dat bij de uitwerking aandacht besteed zal worden aan de situatie van kleine ondernemers met bestelauto's, om zo aan te kunnen sluiten bij natuurlijke momenten van investeringen. Hiertoe zijn in de voorbije periode afspraken gemaakt over een overgangsregeling. Hierbij is ook rekening gehouden met de wens om over te stappen op een natuurlijk investeringsmoment.

Het aanbod van elektrische bestelauto's ontwikkelt zich relatief snel, er verschijnen verschillende nieuwe modellen tegen een lagere prijs en deze positieve ontwikkeling biedt perspectief bij de aanschaf van nieuwe voertuigen de komende jaren. Tegelijkertijd is de keuze voor een bestelauto een belangrijke investering voor veel kleinere ondernemers in

hun bedrijfsvoering, die ook meerdere jaren mee moet gaan. Bij de overgangsregeling voor bestelauto's is daarom, in navolging van de overgangsregeling voor vrachtauto's, gekozen voor een brede overgangsregeling op basis van Euroklasse.

Voor de gemeenten draagt de overgangsregeling stapsgewijs bij aan een gezondere lucht in de stad. Bestelauto's van euroklasse 4 zijn niet uitgevoerd met een roetfilter en hebben geen toegang tot de zero-emissiezone. Verder moet een overgangsregeling ook uitvoerbaar zijn voor de gemeenten.

De gevolgen van COVID-19 stelt ons allemaal, en veel kleinere ondernemers in het bijzonder, voor grote uitdagingen. Ook daar is rekening mee gehouden bij de inrichting van de overgangsregeling. Samen met MKB Nederland, Evofenedex en enkele gemeenten heb ik de volgende overgangsregeling uitgewerkt:

- Bestelauto's met minimaal Euroklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot en met 31 december 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

Ik hecht eraan dat met dit systeem tevens tegemoetgekomen wordt aan de positie van de kleine ondernemer die moet sparen voor de stap naar een nieuwe bestelauto. Met deze overgangsregeling hebben ondernemers die nu nog een nieuwe bestelauto met verbrandingsmotor kopen nog ruim 7 jaar toegang tot de zero-emissiezone. Met de voorgestelde geleidelijke uitfasering van de verschillende euroklassen stimuleren we bovendien een geleidelijke overstap, wat bijdraagt aan het kunnen leveren van voldoende voertuigen voor de Nederlandse markt en de ontwikkeling van een tweedehandsmarkt. Hiermee is naar inschatting van de betrokken partijen de juiste balans gevonden tussen de proportionaliteit van de zero-emissiezone, het financieel draagvlak van de onderneming en de terugverdientijd van de zero-emissie bestelauto. Tegelijkertijd realiseren we de afgesproken klimaatdoelen in 2030, omdat voordien de overstap naar zero-emissie voertuigen gerealiseerd wordt.

Mijn inzet is erop gericht om in het voorjaar van 2021 een voorstel tot wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 aan uw Kamer voor te leggen, waarin de overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's is verwerkt.

Het is van belang dat er voldoende aanbod is van emissieloze bestel- en vrachtauto's, zodat ondernemers tijdig de overstap kunnen maken. De afgelopen jaren brengen voertuigfabrikanten een groeiend aantal zero-emissie modellen van vracht- en vooral bestelauto's op de markt. Om dat verder te versterken organiseert de *Transport Decarbonisation Alliance* onder mijn voorzitterschap een mondiale serie bijeenkomsten. Hierover heb ik uw Kamer eerder geïnformeerd. De ontwikkelingen en trends in het voertuigaanbod zal ik jaarlijks monitoren en zo nodig zal ik zo nodig actie ondernemen met het oog op de beschikbaarheid van zero-emissie bestel- en vrachtauto's voor de Nederlandse markt. Gelet op de overgangstermijn voor bestelauto's, heb ik met alle partijen afgesproken om in 2024 te evalueren of de wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's naar verwachting voldoende is voor de Nederlandse markt.

## **Lokaal maatwerk voor bijzondere voertuigen**

Ik verwacht dat de landelijke regels voor verreweg de meeste ondernemers een redelijk en bruikbaar kader bieden. In sommige situaties zal dat echter niet het geval zijn. Daarvoor heb ik met gemeenten afgesproken dat zij als sluitstuk van het systeem, lokaal aanvullend maatwerk kunnen leveren in de vorm van een ontheffing op grond van een hardheidsclausule. Zij kunnen dit inzetten voor gevallen waarin een voortijdige investering niet proportioneel is en ondernemers, in afwijking van de landelijke regels, meer tijd wordt gegund om de overstap naar zero-emissie bestel- en vrachtauto's te maken. Deze is vergelijkbaar met de hardheidsclausule zoals nu bij de milieuzones wordt toegepast.

Ook behouden de gemeenten ruimte om lokaal maatwerk te leveren voor particulieren met een bestelauto. De zero-emissiezone is namelijk bedoeld voor stadslogistiek en niet voor particulieren. Zij kunnen daarom bij de gemeente een ontheffing aanvragen voor hun bestelauto, mits zij aan kunnen tonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt.

Daarnaast geldt dat, net als bij de milieuzones, voor specifieke voertuigen een vrijstelling of een ontheffing kan worden afgegeven. Bedrijven kunnen bijvoorbeeld hiervan gebruik maken wanneer voor een specifiek gebruik nog geen zero-emissie voertuig beschikbaar is. Voertuigen waarvoor in ieder geval een ontheffing kan worden aangevraagd zijn net als bij bestaande milieuzones de voertuigen van gehandicapten, welke zijn aangepast voor € 500 of meer, kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer en die een datum eerste toelating hebben van twaalf jaar of jonger.

Daar waar het de bevoegdheid van gemeenten betreft om lokaal maatwerk te leveren, zal ik bij de gemeenten erop aandringen dat zij onderling afspraken maken dat gelijke gevallen in de verschillende zero-emissiezones ook gelijk behandeld worden. Dit om willekeur te voorkomen en de eenduidigheid voor de weggebruiker te bevorderen.

## **Subsidierегeling zero-emissie bestelauto's**

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat ondernemers kunnen rekenen op financiële ondersteuning bij de aanschaf van een zero-emissie bestelauto. Daarvoor heb ik een subsidierегeling in voorbereiding, waarbij ik ernaar streef dat de regeling op 1 januari 2021 of kort daarna in werking treedt. Binnenkort start hiervoor de internetconsultatie en zal ik aansluitend uw Kamer informeren over de regeling en over de uitkomsten van de consultatie.

## **Tot slot**

Ik ben zeer tevreden met het meedenken en de medewerking van alle betrokken partijen om tot deze gezamenlijke afspraken te komen. Iedereen is zich ervan bewust dat we alleen samen kunnen toewerken naar een leefbare en gezonde stad, ongeacht of je er woont, winkelt of onderneemt. Ik reken ook op de steun van deze partijen in de afronding en vaststelling van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek dit najaar.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer