

Vergaderjaar 2021–2022

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 233

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 oktober 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de brief van 9 juli 2021 inzake het ontwerp Besluit tot wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones) (Kamerstuk 31 209, nr. 232) en over
- de brief van 6 juli 2021 inzake de uitvoeringsagenda zero emissie stadslogistiek (Kamerstuk 31 209, nr. 231).

De vragen en opmerkingen zijn op 22 september 2021 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 oktober 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Meijer

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Voorhang ontwerpbesluit Tijdelijk besluit nul-emissiezones en Uitvoeringsagenda zero emissie stadslogistiek en hebben hierover nog enkele vragen en/of opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het plan om emissievrije stadslogistieke zones te realiseren. Deze leden staan hier positief tegenover. Het brengt het realiseren van de klimaatdoelstellingen dichterbij en heeft positieve effecten op de luchtkwaliteit. Deze leden hebben nog enkele vragen ter toelichting.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geagendeerde stukken. Deze leden vinden het van belang dat wordt toegewerkt naar een duurzame en gezonde leefomgeving en vinden het in algemene zin daarom positief dat het mogelijk wordt dat gemeenten ertoe kunnen besluiten om via zero-emissiezones voor stadslogistiek in steden een gezonde leefomgeving te kunnen bevorderen. Deze leden hebben nog vragen en opmerkingen over de geagendeerde stukken.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het tijdelijk besluit nul-emissiezones en de uitvoeringsagenda zero-emissie stadslogistiek. Deze leden hebben hierover wel enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbesluit. Zij hebben nog enkele vragen.

Algemeen

VVD-fractie

Brief ontwerpbesluit

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris wat de stand van zaken is van het op te richten ontheffingsloket voor ondernemers waarvoor de landelijke regels niet een redelijk en bruikbaar kader bieden.

Ik werk momenteel samen met gemeenten en bedrijfsleven aan de uitwerking van een zo uniform mogelijk ontheffingen-/vrijstellingensysteem middels een gezamenlijk of landelijk loket. Ik verwacht uw Kamer over de invulling van dit loket medio 2022 te kunnen informeren.

Ontwerpbesluit en nota van toelichting

Hoofdpijnen van het tijdelijke besluit

De leden van de VVD-fractie vinden het toelaten van hybride vrachtwagens een goede zaak om logistieke bedrijven voldoende tijd te geven om naar volledige emissieloze vrachtwagens te gaan. Deze leden lezen dat deze vrachtwagens uitsluitend en aantoonbaar emissieloos mogen rijden in de zones. Zij vragen

zich af hoe gemeenten dit gaan handhaven. Kan dit worden verwacht van buitengewoon opsporingsambtenaren en politie in de deelnemende gemeenten? Is er voldoende capaciteit? Welke taken moeten wijken voor handhaving op dit onderwerp? Deze leden vinden het terdege belangrijk om die bedrijven te beschermen die investeren in hybride voertuigen.

Om handhaving goed te organiseren heeft de Topsector Logistiek alternatieve handhavingsmogelijkheden laten onderzoeken, zie ook de brief van 6 juli 2021¹ met het onderzoek. Via de ontwikkelde oplossing kunnen gemeenten de handhaving regelen door middel van camera's (ANPR). Op dit moment wordt een «*proof of concept*» uitgevoerd om helder te krijgen dat deze oplossing toepasbaar is. Aandachtspunt daarbij is de fraudegevoeligheid. Ik zal uw Kamer begin 2022 hierover informeren.

De leden van de VVD-fractie zijn voorstander van een landelijke aanpak, zodat gemeenten eenduidig beleid (uit)voeren en betrokkenen weten waar zij aan toe zijn. Deze leden willen dan ook voorkomen dat gemeenten zelf allerlei uitzonderingen kunnen maken. Zij vragen dan ook of het voor gemeenten mogelijk is om individueel af te zien van bepaalde vrijstellingen door alsnog bijvoorbeeld oldtimers te weigeren.

Met de aanpassing van het Reglement Verkeerregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) zorg ik ervoor dat er in heel Nederland een geharmoniseerd systeem van zero-emissiezones voor stadslogistiek komt met dezelfde overgangstermijnen, ontheffingen en vrijstellingen. Oldtimers vallen onder de categorie voertuigen met een vrijstelling. Een gemeente kan daarvan individueel niet besluiten om de toegang alsnog te weigeren. Ook moeten gemeenten de landelijk overeengekomen overgangstermijnen voor bestel- en vrachtauto's respecteren. Deze overgangstermijnen zijn in het RVV juridisch verankerd. Zij kunnen wel op lokaal niveau een ontheffing verlenen aan ondernemers waarvan redelijkerwijs niet kan worden gevraagd dat ze binnen de overgangstermijn zijn over gestapt naar een emissieloos voertuig.

De leden van de VVD-fractie vragen of het de verwachting is dat er voor de voertuigen waarvoor nu een ontheffing wordt verleend, zoals kermis- en circusvrachtauto's, in 2030 een emissieloos alternatief is. Is dit van invloed op het vervallen van de ontheffing op uiterlijk 1 januari 2030? Wat heeft het voor gevolgen voor het vervallen van het tijdelijke besluit als blijkt dat het niet redelijk is ontheffingen en vrijstellingen uiterlijk 1 januari 2030 te laten vervallen?

Op dit moment zie ik geen aanleiding om de afgesproken einddatum voor de vrijstellingen en ontheffingen te wijzigen. Voor voertuigen met deze specifieke functie waar nu een ontheffing voor zal worden verleend is de verwachting dat de transitie minder snel gaat dan voor normale voertuigen. Wel mag verwacht worden dat zulke uitzonderlijke voertuigen in de praktijk ook zero-emissie zullen worden of op basis van een ombouw van een dergelijk voertuig tot stand komen. De techniek voor de aandrijving van deze voertuigen verschilt immers niet van soortgelijke vrachtvoertuigen. Desalniettemin is zicht op deze ontwikkelingen pas verder in de toekomst te verwachten. In het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek wordt de haalbaarheid en betaalbaarheid van emissieloze voertuigen zorgvuldig gemonitord. Indien mocht blijken dat

¹ Kamerstuk 31 209, nr. 231

bepaalde voertuigen niet tijdig beschikbaar zijn, zal ik hier in overleg met gemeenten en bedrijfsleven op anticiperen.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd in hoeverre gemeenten openstaan voor vrijwillige mandatering van de ontheffingsbevoegdheid aan een nationale autoriteit door de colleges van deze gemeenten. Hoe kijken gemeenten aan tegen de (vrijwillige) harmonisatie?

De VNG geeft in de brief van 24 maart² te kennen dat zij het werken met een landelijk loket steunt. Op dit moment werk ik constructief met gemeenten aan de concretisering van het landelijk loket en de vrijwillige harmonisatie.

De leden van de VVD-fractie zijn blij om te lezen dat de subsidie-regeling voor bedrijfsauto's goed loopt. Kijkend naar de opgave voor de dertig tot veertig steden die mee zullen doen in de zero-emissie stadslogistiek, vragen deze leden of de Staatssecretaris in beeld heeft hoeveel bestelbussen er bij benadering rondrijden in deze steden. Bereiken we met het aantal van 1700 nieuwe elektrische bestelbussen in 2021 vanuit de subsidie de doelstellingen?

Tot en met half oktober 2021 is voor ruim 2.500 bestelauto's een subsidie aangevraagd met een omvang van € 10,5 miljoen. In totaal is voor 2021 € 22 miljoen beschikbaar en kunnen ondernemers nog steeds subsidie aanvragen. De verwachting is dat de vraag naar emissieloze bedrijfsauto's zal toenemen naar mate de invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek dichterbij komt. De subsidieregeling loopt tot en met 2025. Ik verwacht daarmee minimaal de afspraak vanuit het Klimaatakkoord te realiseren, namelijk 50.000 emissieloze bestelauto's in 2025.

De leden van de VVD-fractie krijgen signalen dat de subsidieregeling die beschikbaar is voor ondernemers die de overstap naar een emissievrije bestelbus willen onvoldoende effectief is om de doelstelling te halen, omdat een zeer beperkt deel van de meerkosten wordt vergoed. Deelt de Staatssecretaris de mening dat om de draagkracht voor de energietransitie te behouden en het mogelijk te maken voor ondernemers om mee te komen in deze transitie, het van belang is een substantieel deel van de meerkosten van emissievrije logistiek te vergoeden? Kan de Staatssecretaris aangeven welk deel van de meerkosten moet worden vergoed om de subsidieregeling effectiever te laten zijn?

Het is inderdaad belangrijk om in deze fase een substantieel deel van de meerkosten van een emissieloze bestelauto voor ondernemers te vergoeden. Om deze reden is de subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's zo ontworpen dat deze, in combinatie met de milieu-investeringsaftrek, binnen de reguliere Staatssteunkaders een zo groot mogelijk deel van de meerkosten vergoed. Afhankelijk van de bedrijfsomvang en omzet bedraagt de vergoeding maximaal 40%, 50% of 60% van de meerkosten. Hier krijgen kleine ondernemers in verhouding meer steun dan grotere bedrijven.

² Kamerstuk 31 209, nr. 232. Bijlage bij Kamerbrief over ontwerpbesluit wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens vanwege tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones, 9 juli 2021.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er zorgen zijn of de lijst met bijzondere voertuigen wel compleet is. Deze leden vragen waarom er voor categorieën van vrachtauto's geen uitzondering wordt gemaakt waarbij de einddatum nog moet worden bepaald, zoals voor vrachtauto's die zware bouwmaterialen aanvoeren. Is het realistisch te verwachten dat zwaar vervoer op 1 januari 2030 emissieloos is? Waarom is deze termijn voorlopig niet vastgezet op 2035?

De overgangstermijnen zijn vorig jaar oktober afgesproken met partijen en in maart van dit jaar door diverse ondertekenaars bekrachtigd in de Uitvoeringagenda Stadslogistiek. Sindsdien is de situatie niet wezenlijk veranderd om daar van af te wijken. Conform de afspraken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ontwikkel ik, in samenwerking met bedrijfsleven en gemeenten, een aanpak voor de monitoring van beschikbaarheid van emissieloze vracht- en bestelauto's, inclusief de ontwikkeling van aantallen van bijzondere voertuigen. De komende jaren zal de markt voor emissieloze vrachtauto's naar verwachting groeien. Voor emissieloze vrachtauto's hebben alle grote merken inmiddels één of meerdere modellen gelanceerd of plannen daarvoor op korte termijn bekend gemaakt. Er zal daarom worden gemonitord of er voldoende voertuigen, ook in de categorie van de bijzondere voertuigen, beschikbaar zijn. Op basis daarvan kan worden gezien of er aanpassingen nodig zijn.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er daarnaast nog veel meer zorgen zijn over de beschikbaarheid van emissievrije voertuigen (met voldoende actieradius) en laadinfrastructuur. Deze leden hebben daarover twee vragen. Ten eerste, welk comfort gaat de Staatssecretaris bieden bij deze ondernemers? Deze leden zijn van mening dat het succes gaat afhangen van dit comfort. Ten tweede, hoe ver staat het met de laadinfrastructuur voor vrachtauto's? Loopt de uitrol en beschikbaarheid vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) op schema?

Als onderdeel van de afspraken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, wordt de markt van elektrische bedrijfsauto's gemonitord. Het beeld dat daaruit voortkomt is dat de afgelopen periode zowel de beschikbaarheid als het aanbod sterk is toegenomen. Het aanbod van elektrische bedrijfsauto's met name bestelauto's is toegenomen. Zowel traditionele aanbieders als ook nieuwe aanbieders bieden elektrische modellen aan op de Nederlandse markt. Voor de subsidieregeling emissieloze bestelauto's (SEBA) komen op dit moment 22 merken en 37 modellen in aanmerking. Daarnaast zijn er ook nog volop nieuwe types en nieuwe merken in aantocht. Daardoor hebben ondernemers op dit moment al een ruime keuze. De verwachting is dat het aanbod elektrische bedrijfsauto's de komende jaren nog verder zal uitbreiden.

Ik verwacht dat de elektrische bestelauto interessanter wordt, omdat bij gelijkblijvende prijs de actieradius toeneemt. Verder zal het aanbod steeds verder toenemen en door concurrentie van bijvoorbeeld Chinese aanbieders zal ook aan de onderkant van de markt een groter aanbod ontstaan met goedkopere modellen.

Ik erken dat de laadinfrastructuur een randvoorwaarde is om emissieloze logistiek tot een succes te maken. Op dit moment zijn er voldoende laadpunten beschikbaar voor de elektrische bestel- en vrachtwagens. De invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek zal zorgen voor een toenemende vraag naar laadinfrastructuur. Samen met de

NAL-samenwerkingsregio's en alle andere betrokken partijen is begin dit jaar een Roadmap Logistieke Laadinfrastructuur opgesteld. Hierin staan de stappen die de komende periode worden gezet om ervoor te zorgen dat de logistieke laadinfrastructuur meegroeit met het toenemende aantal elektrische bestel- en vrachtwagens. Op dit moment loopt de uitrol op schema maar dit laat onverlet dat er nog forse stappen gezet moeten worden.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot de oplaadpunten om emissievrije zones werkbaar te maken, gelet op het feit dat voor een aantal vervoerders en/of bedrijven het noodzakelijk is om het voertuig bij de consument te parkeren om hun diensten uit te voeren en hun werkzaamheden te verrichten.

Bij het opladen van logistieke voertuigen zal zowel het laden op privaat terrein als in de publieke ruimte een rol spelen. Veelal zal er bij het bedrijf (op depot) of buiten werktijd geladen kunnen worden. Wanneer tijdens de uitvoering van de diensten toch geladen moet worden kunnen elektrische bestelbussen gebruik maken van de reeds bestaande laadinfrastructuur voor personenauto's. Voor zwaardere vrachtvoertuigen kan hiervan geen gebruik worden gemaakt. Binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt daarom gewerkt aan de uitrol van een (semi-)publiek laadnetwerk voor zwaardere voertuigen. Hierbij is ook TLN als vertegenwoordiger van de logistieke sector betrokken. Gemeenten nemen de mogelijkheid tot logistiek laden in de publieke ruimte mee in de laadvisies die zij opstellen. Hierbij worden zij ondersteund met kennis- en ervaring die binnen de NAL is ontwikkeld.

Uitvoeringsagenda

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken van de pilot naar het toelaten van plug-in hybride vrachtauto's en hoe dit in de praktijk zal uitwerken. Is de verwachting nog steeds dat deze dit jaar kan worden uitgevoerd en afgerond kan zijn zodat de Staatssecretaris de Kamer hierover begin volgend jaar kan informeren?

Ja, de verwachting is nog steeds dat ik uw Kamer begin volgend jaar kan informeren over de uitkomsten van de pilot.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vinden het van belang dat de nul-emissie stadslogistieke zones zoveel als mogelijk worden gerealiseerd in 2025. Deze leden hebben kennisgenomen van overgangsregelingen. Op welke wijze wordt er op toegezien dat zo min mogelijk gemeenten gebruik hoeven te maken van deze overgangsregelingen? Op welke wijze wordt aanpalend beleid zoals fiscale stimulering en normering in samenhang betrokken?

Op 5 oktober 2020 is het kader voor het landelijk toegangsregime naar uw Kamer gezonden. Dit kader is samen met gemeenten en branchepartijen opgesteld en wordt middels de voorliggende wijziging van het RVV vastgelegd in landelijke regelgeving, zodat die in elke gemeente van toepassing is.

Naast deze landelijke uniformiteit bij de toepassing van de overgangstermijnen, werk ik samen met de logistieke sector en VNG aan het inrichten van één landelijk loket ten behoeve van de landelijke uniformiteit bij de afgifte van ontheffingen.

Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk ondernemers tijdig de stap naar emissieloze stadslogistiek kunnen maken, zijn in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek naast afspraken over het landelijk toegangskader ook afspraken gemaakt over een stimuleringsprogramma voor de aanschaf en/of lease van een emissieloze vracht- of bestelauto. Bij de investering in aanloop naar de invoering van de zero-emissiezones, kan de ondernemer een deel van de meerkosten die zij betaalt voor een emissieloze bestel- of vrachtauto dekken door een beroep te doen op de landelijke subsidieregeling. Voorbeelden hiervan zijn de Subsidieregeling voor Emissieloze Bestelauto's (SEBA) en de in ontwikkeling zijnde regeling voor de aanschaf van emissieloze vrachtauto's.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze er uit de nul-emissiezones voor stadslogistiek lessen getrokken kunnen worden voor nul-emissiezones voor particuliere mobiliteit.

De zero-emissiezones voor stadslogistiek gelden uitsluitend voor bestel- en vrachtauto's. De milieuzones kunnen daarnaast ook gelden voor personenauto's en autobussen. Het toegangskader voor de milieuzones is in 2019 geharmoniseerd. De reeds aangekondigde evaluatie van de harmonisatie van milieuzones vindt plaats in 2022. Hierbij wordt ook bekeken of, en zo ja op welke termijn voertuigcategorieën, zoals taxi's, autobussen en personenauto's, aan de zero-emissiezone kunnen worden toegevoegd. De aandachtspunten die bij het opstellen van de zero-emissiezone voor stadslogistiek naar boven zijn gekomen, zullen worden bij de evaluatie worden betrokken.

De leden van de D66-fractie zijn tot slot benieuwd of er al enige duidelijkheid is over de manier van handhaven met betrekking tot de nieuwe wetgeving. Kan de Staatssecretaris dit toelichten?

De manier van handhaven is aan de gemeente. Uit de praktijk van milieuzones blijkt dat gemeenten in de meeste gevallen voor camera's op basis van automatische nummerplaatherkenning kiezen. Gemeenten kunnen ook buitengewoon opsporingsambtenaren inzetten voor handhaving van de zero-emissiezone.

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie constateren dat er voor een aantal gevallen géén redelijk en bruikbaar kader geboden wordt. Deze leden willen duidelijkheid hebben om welke gevallen dit gaat en welke acties de Staatssecretaris concreet onderneemt om deze specifieke groep te helpen.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld, verwacht ik dat de landelijke regels voor verreweg de meeste ondernemers een redelijk en bruikbaar kader bieden. Het monitoren van de beschikbaarheid van emissieloze voertuigen maakt onderdeel uit van het traject naar de ZE-zones. Deze actie is er op gericht om te voorkomen dat er onmogelijke eisen aan ondernemers worden gesteld.

Voor individuele ondernemers waar de eis voor emissieloze stadslogistiek redelijkerwijs onhaalbaar is voorzien in een hardheidsclausule. In het landelijk loket dat ik met de gemeenten aan het opzetten ben wordt hier ook aandacht aan besteedt.

De leden van de PVV-fractie constateren dat particulieren straks een ontheffing moeten aanvragen voor hun voertuig, mits zij kunnen aantonen dat het niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Hoe is hierin voorzien voor zelfstandigen zonder personeel die hun

bedrijfswagen privé gebruiken? Hoe kan een particulier dit straks aantonen?

De zero-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom vastgelegd dat particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bestel- of vrachtauto een ontheffing kunnen krijgen. In overleg met de gemeenten worden in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek de werkwijze en voorwaarden vastgesteld en dus ook de manieren waarop particulieren kunnen aantonen dat ze hun bedrijfswagen privé gebruiken.

De leden van de PVV-fractie hebben al eerder twijfels uitgesproken of er wel voldoende elektrische bedrijfsauto's zijn. Ook zijn er bedrijfsmatig vraagtekens te stellen bij de prijs en bij de actieradius van elektrische vrachtwagens. Deze leden willen graag een reactie van de Staatssecretaris op deze zaken in relatie tot het invoeren van een zero-emissiezone.

Als onderdeel van de afspraken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, wordt de markt van elektrisch bedrijfsauto's gemonitord. Het beeld dat daaruit naar voren komt is dat het aanbod van elektrische bestelauto's is toegenomen. Zowel traditionele aanbieders als ook nieuwe aanbieders bieden elektrische modellen aan op de Nederlandse markt. Daardoor hebben ondernemers op dit moment al een ruime keuze. De verwachting is dat het aanbod elektrische bedrijfsauto's en de actieradius de komende jaren nog verder zal toenemen. Daarnaast hoeft een ondernemer niet altijd over te gaan tot aankoop van een elektrische bestelauto, maar kan hij ook kiezen voor leaseconstructie met een vaste prijs per maand. Ook voor lease kan gebruik worden gemaakt van de subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's (SEBA).

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris hoeveel gewone diesel- en benzinebedrijfsauto's er nu ingeruild moeten worden doordat deze straks niet meer in een zero-emissiezone mogen komen.

Door de afgesproken overgangsregeling hebben ondernemers de mogelijkheid om de overstap op een voor hen natuurlijk vervangingsmoment te maken. Daardoor hoeven er geen bestel- en vrachtauto's met een verbrandingsmotor voortijdig te worden ingeruild. Bovendien kunnen die voertuigen buiten de zero-emissiezones worden ingezet. In het Klimaatakkoord is uitgegaan van 115.000 bestelauto's en ruim 10.000 vrachtauto's die in 2030 nodig zijn door de komst van 30 tot 40 middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek. Recent onderzoek³ bevestigen de cijfers voor vrachtauto's uit het Klimaatakkoord. De onderzoekers komen tot 11.676 vrachtauto's, waarvan ruim 75% bakwagens en 25% trekker-opleggercombinaties. Door gebrek aan betrouwbare cijfers is het niet mogelijk gebleken om een vergelijkbare analyse voor bestelauto's uit te voeren. Op basis van huidig inzicht, verkregen uit onderzoek van de gemeenten Rotterdam en Tilburg, is de verwachting dat er meer bestelauto's nodig zijn dan aangenomen in het Klimaatakkoord. Ik verwacht medio volgend jaar meer inzicht hierin te hebben en eventueel passende maatregelen te nemen om een versnelling in de ingroei van elektrische bestelauto's te kunnen realiseren.

De leden van de PVV-fractie willen van de Staatssecretaris weten wie deze omschakeling naar zero-emissie gaat betalen en wat de

³ «Ingroeipad Zero Emissie Trucks», Panteia, 27 september 2021, Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

gevolgen zijn voor ondernemers die deze omschakeling niet kunnen maken. Deze leden vragen aan de Staatssecretaris of hij het gerechtvaardigd vindt dat bedrijven straks failliet gaan omdat zij de transitie naar onbetaalbare elektrische voertuigen niet kunnen maken.

De nul-emissiezones worden ingevoerd om de leefbaarheid in de steden te verbeteren, zowel op het gebied van luchtkwaliteit als het bereiken van de klimaatdoelen. Daar heeft iedereen straks profijt van. Ik zie ook dat het voor sommige ondernemers lastiger is om de omschakeling naar emissieloze vervoer te maken. Ik heb met gemeenten afgesproken dat zij als sluitstuk van het systeem bij de invoering van de zero-emissiezones, 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.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Staatssecretaris de verantwoordelijkheid met betrekking tot het uitleggen van de verschillen tussen de zero-emissiezone en de milieuzone bij de gemeente neerlegt. Hierdoor is de kans groot dat de regelgeving anders geïnterpreteerd gaat worden. Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat er hierdoor onnodig veel boetes worden uitgeschreven?

Samen met de brancheorganisaties en gemeenten werk ik ook aan middelen om ondernemers zo goed mogelijk te bereiken en hen te helpen de overstap te maken naar emissieloze stadslogistiek. Een voorbeeld hiervan is de website www.opwegnaarzes.nl. De uitdaging is om álle doelgroepen – en daarmee ook kleine ondernemers – optimaal te bereiken. Gebruikers van bestelauto's en vrachtwagens moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Vervoerders, verladere en ondernemers in de binnenstad moeten zich immers tijdig kunnen voorbereiden op de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek.

De leden van de PVV-fractie constateren dat er géén rekening wordt gehouden met vrijstelling ten aanzien van hulpdiensten zoals politie en ambulance. De brandweer wordt wél genoemd. Politie en ambulance maken óók gebruik van lichte bedrijfsauto's. Is de Staatssecretaris van plan om voor hulpdiensten een ontheffing te verlenen of wil hij het hele wagenpark van ambulance en politie het liefst morgen elektrisch zien?

In artikel 91 van het Reglement voor Verkeersregels en Verkeerstekens is vastgelegd dat «Bestuurders van een voorrangsvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van dit besluit voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.» Dit impliceert de voertuigen van hulpdiensten, die hiermee zijn vrijgesteld van de eis om nul-emissie te rijden.

De leden van de PVV-fractie constateren dat elektrische auto's steeds duurder worden. Het afgelopen jaar zijn de prijzen bijna 4.500 euro hoger geworden. De gemiddelde prijs steeg naar ruim 42.000 euro, een veel hogere stijging dan bij reguliere auto's waar de gemiddelde prijs op 27.500 euro ligt. Aangezien deze Staatssecretaris het liefst morgen nog ziet dat heel Nederland elektrisch rijdt: wat doet de Staatssecretaris om deze hoge prijzen te verlagen?

Voor elektrische bedrijfsauto's geldt en met name voor bestelauto's, dat het aanbod is toegenomen over de gehele breedte. Dat betekent dat er zowel duurdere als goedkopere modellen zijn bijgekomen. Op 6 juli 2021 is het Trendrapport logistieke voertuigen naar uw Kamer gestuurd waarin de ontwikkelingen in het Nederlandse bedrijfswagenpark nader worden geduid.⁴ Binnen de subsidieregeling is een veel aangevraagd voertuig met een verkoopprijs van circa € 30.000. Voor het verloop van de subsidieregeling emissieloze bedrijfswagens wordt de marktontwikkeling van deze voertuigen gevolgd.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen de Staatssecretaris of hij kan bevestigen dat zero-emissiezones uitsluitend van toepassing zijn op bedrijfsauto's en vrachtauto's. Deze leden lezen in het tijdelijk besluit nul-emissiezones dat een gemeente kan beslissen of de nul-emissiezone in plaats van een milieuzone komt, of naast de milieuzone blijft bestaan. Hoe gaat dat in de praktijk in zijn werk indien een gemeente zowel een nul-emissiezone als een milieuzone instelt? Hoe wordt hierbij gezorgd voor duidelijke communicatie, zodat hierover geen verwarring ontstaat?

De zero-emissiezone voor stadslogistiek is inderdaad uitsluitend van toepassing op bestelauto's en vrachtauto's. Een milieuzone voor lichte voertuigen is zowel van toepassing op bestelauto's als op personenauto's. Een gemeente kan er daarom voor kiezen of de zero-emissiezone in plaats van de milieuzone komt (en dus voor personenauto's vervalt) of naast de milieuzone bestaat. De gemeente kan er ook voor kiezen dat de zero-emissiezone groter of kleiner is dan de bestaande milieuzone. Voor de milieuzone en de zero-emissiezone zijn aparte verkeersborden om helder aan te kunnen geven welk regime geldt. Ook ondersteun ik gemeenten bij heldere communicatie. Een voorbeeld hiervan is de website www.opwegnaarzes.nl en een factsheet die is opgesteld om de verschillen tussen milieu en zero-emissiezones duidelijk te maken.

De leden van de CDA-fractie lezen verder in het ontwerpbesluit dat gemeenten minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de nul-emissiezone moeten aankondigen. Op welke wijze moeten gemeenten dit aankondigen, hoe wordt ervoor gezorgd dat degenen die gevolgen ondervinden van zero-emissiezones deze aankondiging ook tijdig zien? Deze leden lezen verder dat om een zo soepel mogelijke overgang en een geleidelijk en zorgvuldig proces na te streven, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bestel- en vrachtauto, een overgangsregeling is vastgesteld. Kan de Staatssecretaris aangeven of mede door deze overgangsregelingen breed draagvlak in het veld bestaat voor dit ontwerpbesluit?

Om voldoende tijd te geven aan ondernemers om over te kunnen stappen op emissieloze stadslogistiek (hetzij via een emissieloos voertuig of een ander logistiek concept), is afgesproken dat een gemeente met de intentie om een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren deze minimaal 4 jaar van tevoren zal aankondigen. Het college van B&W van een gemeente gaat daarbij minimaal in op drie punten:

- a. de geografische omvang van de zone, minimaal indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de maximale omvang;

⁴ Kamerstuk 31 209, nr. 231, bijlage

- de precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald;
- b. een beschrijving van de stappen die in de jaren tot 2025 worden genomen, inclusief het betrekken van ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en de planning;
 - c. de relatie tussen de zero-emissiezone en een eventuele milieuzone als deze in de gemeente aanwezig is.

Daarnaast zijn overgangsregelingen voor bestel- en vrachtauto's afgesproken om een geleidelijk ingroeipad mogelijk te maken. Zoals aangegeven in mijn brief van 5 oktober 2020⁵ heb ik hierover met veel partijen gesproken en zijn we tot een set van afspraken gekomen die breed gedeeld worden.

De leden van de CDA-fractie vragen verder hoe het precies zit met ontheffingen rond rolstoeltoegankelijke voertuigen en voertuigen van gehandicapten. Hoe wordt ervoor gezorgd dat aanvragen voor een ontheffing voor rolstoeltoegankelijke voertuigen en voertuigen van gehandicapten niet onnodig complex worden en snel in behandeling worden genomen? Deze leden lezen verder dat er diverse regelingen zijn die de aanschaf van nul-emissievoertuigen ondersteunen. Hoe zorgen deze regelingen ervoor dat met name midden- en kleinbedrijven (mkb) deze regelingen weten te vinden en weten waar vergoedingen kunnen worden aangevraagd?

Rolstoeltoegankelijke voertuigen zijn in het kentekenregister herkenbaar en krijgen automatisch een vrijstelling. Een voertuigeigenaar hoeft hiervoor geen actie te ondernemen.

Sommige voertuigen van gehandicapten zijn niet op voorhand herkenbaar aan een bijzondere aantekening in het kentekenregister. Voor deze categorie voertuigen, waarvoor aanpassingen zijn verricht voor € 500 of meer in het licht van de handicap, kan een ontheffing worden verleend, nadat bij de aanvraag de benodigde gegevens zijn verstrekt en gecontroleerd.

Subsidie- en investeringsregelingen zoals de SEBA en MIA helpen ondernemers bij het aanschaffen van een emissieloze bedrijfsauto. Communicatie over deze regeling vindt plaats door sectorpartijen via bijvoorbeeld www.opwegnaarzes.nl en RVO. RVO heeft uitgebreide informatie beschikbaar die ondernemers helpt bij het aanvragen van een of meerdere subsidieregelingen. Zo is er voor de SEBA en MIA één duidelijk stappenplan waarmee een ondernemer voor een emissieloze bedrijfsauto beiden tegelijk kan regelen.

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat de Staatssecretaris zich blijft inzetten om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, bij voorkeur via Europese regelgeving, desnoods via bilaterale afspraken. Welke concrete stappen zet de Staatssecretaris om hier nu echt op in te zetten?

Op dit moment worden er bilaterale gesprekken gevoerd met de landen om ons heen. Zo zijn er inmiddels afspraken met België over de uitwisseling van gegevens. Daarnaast is in 2021 een politieke verklaring door de Benelux-landen aangeboden aan de Europese Commissie om de gegevensuitwisseling op Europees niveau vast te leggen.

⁵ Kamerstuk 31 209, nr. 224.

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat in 2024 zal worden geëvalueerd of de wereldwijde productie van nul-emissiebestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. Uit de mkb-toets blijkt dat er vraagtekens worden gezet bij de tijdige beschikbaarheid van voldoende emissievrije voertuigen. Mocht uit de evaluatie blijken dat er onvoldoende beschikbaarheid is, wat gebeurt er dan? Kan de Staatssecretaris verder schetsen wat er zou gebeuren indien er in 2025 niet afdoende laadinfrastructuur en waterstofvulpunten zullen zijn en het elektriciteitsnetwerk de extra vraag niet aan kan als er veel elektrisch vrachtvervoer en bouwmaterieel bij komt? In de mkb-toets wordt verder opgemerkt dat het lijstje met bijzondere voertuigen die in aanmerking komen voor vrijstelling of ontheffing niet volledig is. Welke bijzondere voertuigen worden hierbij genoemd en kan de Staatssecretaris aangeven waarom deze bijzondere voertuigen tot op heden niet zijn toegevoegd? De Staatssecretaris geeft aan dat als blijkt dat aanvullende vrijstellingen voor specifieke voertuigen nodig zijn, dit bij een volgende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wordt geregeld. Wanneer is een volgende wijziging van het RVV 1990 voorzien?

Het klopt dat de evaluatie naar de wereldwijde voertuigbeschikbaarheid in 2024 zal plaatsvinden. In de tussentijd wordt de marktontwikkeling van emissieloze bestelauto's vanzelfsprekend ook gevolgd. Het huidige beeld is dat het aanbod toeneemt in alle opzichten; merken, modellen, bandbreedte, prijzen en specificaties. De productie en beschikbaarheid (als leverbaarheid) voor de Nederlandse markt, ondervindt op momenteel de gevolgen van de Corona-crisis. Door een microchip-tekort zijn levertijden van nieuwe voertuigen opgelopen. Daarop is de subsidieregeling aangepast zodat ondernemer daarvan geen hinder ondervindt. Indien uit de evaluatie in 2024 blijkt dat de wereldwijde productie van emissieloze voertuigen ver achterblijft dan kan hierop geanticipeerd worden. Het is te vroeg om nu al vooruitlopen te lopen op mogelijke uitkomsten van de evaluatie en daaraan te verbinden gevolgen voor het beleid. Dat geldt overigens ook voor de vraag wat er gebeurt wanneer er onvoldoende laadinfrastructuur is. Om ervoor te zorgen dat er op tijd voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is wordt er in het kader van de NAL Logistiek met een groot aantal partijen (vertegenwoordigers namens logistieke sector, voertuigindustrie, netbeheerders, overheden etc.) samengewerkt om ervoor te zorgen dat tijdige realisatie van laadinfrastructuur voor (stads)logistiek plaatsvindt. Denk daarbij aan het opstellen van laadprognoses voor netcapaciteit, de rol van overheden bij de realisatie van laadinfrastructuur, voldoende kennis over het laden van voertuigen op privaat terrein en het vormgeven van een netwerk van publieke logistieke laadpunten.

In de Uitvoeringsagenda is afgesproken dat de ontwikkeling van bijzondere voertuigen wordt gemonitord en indien nodig worden deze meegenomen in de evaluatie van de ZE-zones in 2024. Op dat moment kunnen indien nodig bijzondere voertuigen aan het RVV worden toegevoegd die in aanmerking komen voor een ontheffing of vrijstelling.

De leden van de CDA-fractie lezen verder dat de oorspronkelijke bepaling dat ontheffingen geldig zijn «voor het gehele land» is geschrapt. Hoe wil de Staatssecretaris voorkomen dat onnodige bureaucratie ontstaat doordat iemand bij verschillende gemeentes voor hetzelfde een aanvraag moet indienen? Is de voorgestelde regelgeving niet te vrijblijvend waardoor de kans

bestaat dat er geen geharmoniseerd systeem ontstaat? Heeft het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) hier ook naar gekeken en zo niet, waarom niet? In de Kamerbrief⁶ wordt aangegeven dat de Staatssecretaris samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de logistieke sector toe werkt naar één landelijk ontheffingenloket. Wat houdt dit precies in en voorkomt dit ook dat voor elke gemeente apart een aanvraag moet worden gedaan? In dezelfde Kamerbrief lezen deze leden dat particulieren bij de gemeente een ontheffing kunnen aanvragen voor hun voertuig, mits zij aan kunnen tonen dat deze niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Is het niet bureaucratisch dat particulieren een ontheffing moeten aanvragen voor een zone die niet op hen van toepassing is? Kan er niet een slimmer systeem worden bedacht waarbij de particulier niets hoeft te doen? En hoe moet een particulier aantonen dat zijn voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt? Kan de Staatssecretaris aangeven of het ATR naar het idee om particulieren een ontheffing te laten aanvragen heeft gekeken en hoe hij hier over oordeelde? Is de staatssecretaris bereid hier nogmaals met hen over van gedachten te wisselen en, indien het ATR hier nog niet expliciet naar heeft gekeken, hen te vragen alsnog advies te geven op dit punt? Kan de Staatssecretaris verder aangeven welke mogelijkheden het ATR ziet om de regeldruk voor aanvragen voor ontheffingen in algemene zin zo beperkt mogelijk te houden? Deze leden lezen verder in het ontwerpbesluit dat het ATR adviseert dat één website opgezet dient te worden. Aan wat voor een website wordt hierbij gedacht en wordt dit advies overgenomen? Zo nee, waarom niet?

Ik werk samen met VNG, gemeenten en de logistieke sector aan één landelijk loket op basis van vrijwillige mandatering van de ontheffingsbevoegdheid aan een nationale autoriteit door de colleges van gemeenten die een zero-emissiezone hebben ingesteld. Hiermee streef ik administratieve lasten zo veel mogelijk te verminderen en te zorgen voor eenduidigheid en daarmee duidelijkheid.

Mijn verwachting is dat alle gemeenten deelnemen aan het landelijke loket. Indien zij dit niet doen zal de gemeente zelf namelijk alle aanvragen om ontheffing moeten afhandelen.

Op 15 januari 2021 heb ik het Besluit tijdelijke bepalingen nulemissiezones stadslogistiek aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd voor advies. Het ATR heeft zijn advies uitgebracht op 4 februari 2021 op basis van een beoordeling van de gevolgen voor de regeldruk. Het ATR merkt daarbij in algemene zin op dat het tijdelijke Besluit bijdraagt aan een lastenluwe uitwerking van ZE-zones. In de versie die het ATR formeel heeft beoordeeld was er sprake van landelijk geldende ontheffingen. Deze invulling is na consulatie gewijzigd in de vrijwillige mandatering door gemeenten en de inrichting van een landelijk loket. Deze wijziging is ambtelijk teruggelegd en besproken met het ATR. Omdat de beoogde invulling niet leidt tot toenemende administratieve lasten, is vastgesteld dat een aanvullende beoordeling niet nodig is.

Ontheffingen in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek worden in overleg met gemeenten en belanghebbenden verder vormgegeven. Ik onderzoek op dit moment samen met gemeenten welke soorten voertuigen, op welke manier, gebruik kunnen maken van een zo uniform mogelijk systeem, bij voorkeur middels een gezamenlijk of landelijk loket.

⁶ Kamerstuk 31 209, nr. 232.

Hiermee streef ik een lappendeken te voorkomen en het scheidt administratieve lasten en het garandeert een gelijk speelveld. Zodra duidelijk is welke ontheffingen onderdeel uitmaken van het loket, kan worden uitgezocht hoe aanvraagprocedure eruit ziet.

Voor de ontheffing aan particulieren verken ik momenteel de werkwijze en voorwaarden voor een ontheffing. Dit doe ik in overleg met de gemeenten in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Ik streef naar een zo simpel mogelijk systeem, dat liefst automatisch deze ontheffing regelt.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) adviseert bij de nadere uitwerking van ZE-zones expliciet aandacht te besteden aan het onderscheid tussen bedrijfsmatig en particulier gebruik van bestel- en vrachtauto's in deze zones. Daarbij wijst het ATR onder meer op de situatie voor mensen die hun auto deels bedrijfsmatig en deels particulier gebruiken. In de lopende verkenning naar mogelijkheden omtrent de werkwijze en voorwaarden voor een ontheffing aan particulieren zal ik hier aandacht aan besteden.

Het ATR concludeert na zijn beoordeling van de gevolgen van het Besluit tijdelijke bepalingen nul-emissiezones stadslogistiek voor de regeldruk dat het bijdraagt aan een lastenluwe uitwerking van ZE-zones. Voor vrijstellingen bestaan geen minder belastend alternatieven, deze worden automatisch verstrekt op een zodanige manier dat voertuigeigenaren geen actie hoeven te ondernemen. Het Adviescollege ziet geen verdere mogelijkheden voor minder belastende alternatieven voor ontheffingen.

Op www.opwegnaarzes.nl wordt alle informatie opgenomen over het toegangsregime ZE-zones en de uitzonderingen daarop. Hier wordt ook de relatie met milieuzones toegelicht en verwezen naar www.milieuzones.nl voor verdere details.

De leden van de CDA-fractie lezen ten slotte dat in het ontwerpbesluit het plan is opgenomen om alle landelijke vrijstellingen en ontheffingen te laten vervallen op 1 januari 2030. Vanaf 2030 zullen dan alleen uitstootvrije bestelauto's en vrachtauto's in nul-emissiezones worden toegelaten. Kan de Staatssecretaris aangeven of hier ruimte blijft voor maatwerk, zodat mogelijk toch nog vrijstellingen en ontheffingen kunnen gaan gelden vanaf 2030, indien hier goede redenen voor zijn die goed zijn onderbouwd?

Er blijft ten aller tijde ruimte voor lokaal maatwerk. Op grond van artikel 87 RVV 1990 hebben gemeenten namelijk de mogelijkheid om ontheffing te verlenen voor een voertuig waar redelijkerwijs geen alternatief voor beschikbaar is. Ik verwacht dat er in 2030 geen noodzaak meer is om te voorzien in landelijke vrijstellingen en ontheffingen. Vanzelfsprekend volg ik de ontwikkelingen in beschikbaarheid van emissieloze voertuigen en wanneer daaruit blijkt dat bepaalde voertuigen niet tijdig beschikbaar zijn, zal ik hier in overleg met gemeenten en bedrijfsleven tijdig op anticiperen.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het belangrijk dat de transitie naar emissieloos vervoer zo snel mogelijk wordt gemaakt ten behoeve van het klimaat en de gezondheid. Hierbij zijn nul-emissiezones een belangrijk instrument. In het Klimaatakkoord is echter afgesproken dat de regels omtrent invoering uiterlijk in 2020 vastgesteld zouden worden.

Deze leden zijn daarom teleurgesteld dat dit proces is vertraagd. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de dertig tot veertig grotere gemeenten in 2025 de nul-emissiezones voor stadslogistiek hebben gerealiseerd? Hebben deze gemeenten al concrete plannen gemaakt? Zo nee, op welke manier worden gemeenten begeleid bij het opstellen van die plannen?

Op 5 oktober 2020 is uw Kamer geïnformeerd over de toegangskaders voor de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Deze kaders zijn vastgelegd in de voorliggende wijziging van het RVV. Daarnaast is op 9 februari 2021 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vastgesteld. Deze Uitvoeringsagenda, opgesteld met gemeenten en branchepartijen, bevat een pakket van afspraken om de invoering van zero-emissiezones naar 2025 mogelijk te maken. Op dit moment hebben 26 gemeenten aangekondigd een zero-emissiezone vanaf 2025 te willen invoeren. Sinds 2019 worden gemeenten ondersteund bij de invoering van de zero-emissiezones door het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES). SPES faciliteert, in opdracht van IenW, in het oplossen van vraagstukken van gemeenten op het gebied van zero-emissie stadslogistiek, de kennisdeling tussen gemeenten en daarnaast ondersteuning om op een uniforme manier van proces en vormgeving tot het besluit van de zero-emissiezone te komen.

De leden van de GroenLinks-fractie vernemen dat sommige gemeenten tegen problemen aanlopen met betrekking tot handavings- en uitvoeringskosten voor de introductie van zero-emissiezones. Hoe wordt ervoor gezorgd dat gemeenten financieel voldoende ondersteund worden om deze transitie vóór 2025 mogelijk te maken?

De Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) heeft advies uitgebracht over de bekostiging en besturing van de decentrale uitvoering van het Klimaatakkoord. Op 12 april heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, die hierin het voortouw heeft, uw Kamer geïnformeerd dat de mogelijke opvolging van de adviezen van ROB aan een nieuw kabinet is.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vaker vragen gesteld over de laadinfrastructuur om emissieloos vervoer überhaupt mogelijk te maken. Deze leden vinden het jammer dat er geen sprake is van een samenhangend pakket van wet- en regelgeving met betrekking tot zowel emissieloos vervoer als de tank- en laadinfrastructuur die daarbij hoort. Hiervoor is een samenhangend pakket nodig van normering, stimulering en beprijzing. Ziet de Staatssecretaris ook het belang van samenhang? Zo ja, hoe geeft hij dat vorm? Zo nee, is hij bereid om hier zo spoedig mogelijk mee te beginnen?

De transitie naar schone en duurzame logistiek kent vele facetten en vraagt inderdaad om een integrale aanpak. In het Klimaatakkoord is daarom ook een breed en complementair pakket aan afspraken gemaakt. Deze afspraken vullen elk een deel van de transitie in. Samen vormen zij het grote geheel en onderstrepen daarmee, net als u en ik, het belang van een samenhangende aanpak om duurzame en schone logistiek te realiseren.

Zo werk ik via Uitvoeringsagenda Stadslogistiek samen met betrokken partijen aan uniforme en integrale afspraken om zero-emissie stadslogistiek en de invoering van stedelijke zero-emissiezones mogelijk te maken.

Via lopende stimuleringsregelingen gericht op de aanschaf van ZE-bestelbussen (SEBA), de aanstaande subsidieregeling voor vrachtwagens en het ondersteunen van innovatie via de DKTI-regeling wordt de ingroei van ZE-voertuigen gestimuleerd. Laad- en tankinfrastructuur maakt ook onderdeel uit van de integrale aanpak. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur zorgt ervoor dat de ontwikkeling van de logistieke laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met de ingroei van het aantal emissieloze voertuigen. Voor waterstof wordt nu gewerkt aan een actieprogramma met een samenhangend pakket voor de uitrol van tankstations in combinatie met voertuigen.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het goed dat er gewerkt wordt aan een vrachtwagenheffing. Deze zal in 2024 in werking treden. Wordt deze heffing zo stimulerend mogelijk gemaakt voor volledig emissieloze vrachtwagens? Zo ja, op welke manier wordt dat vormgegeven? En per wanneer zal de stimuleringsregeling voor emissieloze vrachtauto's, zoals afgesproken in het Klimaatakkoord, in werking treden?

Op de vrachtwagenheffing is de Eurovignetrichtlijn van toepassing. Ook het wetsvoorstel vrachtwagenheffing gaat uit van deze richtlijn. De Eurovignetrichtlijn bepaalt dat de tarieven moeten worden gedifferentieerd naar euro-emissieklasse. Zoals aangegeven in de voortgangsbrief vrachtwagenheffing van 15 september 2021⁷ is in juli jl. is een politiek akkoord bereikt tussen de Europese Commissie, het Europees parlement en de Raad over het wijzigen van de Eurovignetrichtlijn. Hoewel de herziening van de richtlijn nog niet volledig is afgerond en de gewijzigde richtlijn nog niet gepubliceerd is, is in de brief aan uw Kamer wel al een eerste indicatie meegegeven van wat de verwachte gevolgen zijn voor de vrachtwagenheffing.

De netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing zal worden ingezet op verduurzaming en innovatie van de sector. De besteding van de terugsluis gaat in nauw overleg met vertegenwoordigers van de vervoerssector. Binnen deze sporen is een aantal potentiële maatregelen geïdentificeerd, zoals een aanschafsubsidie voor emissieloze vrachtwagens. Door de netto-opbrengst terug te sluisen naar de vervoerssector stimuleert de vrachtwagenheffing dus het gebruik van emissieloze vrachtwagens.

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie lezen dat bij de uitzonderingsregeling voor opleggertrekkers en vrachtauto's niet alleen sprake moet zijn van emissieklasse 6, maar ook van een jong voertuig. Deze leden horen graag waarom via het Klimaatakkoord die laatste voorwaarde is toegevoegd. Waarom wordt niet alleen gekeken naar de emissieklasse?

Het is belangrijk dat dat bedrijven op een voor hen natuurlijk vervangingsmoment de overstap naar een emissieloze vrachtauto kunnen maken. Op basis hiervan is met partijen de afspraak gemaakt om uit te gaan van 5 jaar voor bakwagens en 8 jaar voor trekker-opleggercombinaties. De afspraken uit het Klimaatakkoord zijn daarbij voor mij leidend bij de verdere uitwerking.

De leden van de SGP-fractie missen in de nota van toelichting een nadere duiding van de positieve bijdrage van nul-emissiezones aan de lokale luchtkwaliteit. Kan de Staatsse-

⁷ Kamerstuk 31 305, nr. 333.

cretaris meer inzicht geven in de kwantitatieve bijdrage van nul-emissiezones aan de lokale luchtkwaliteit, zo vragen deze leden.

Mobiliteit heeft een aanzienlijk effect op de luchtkwaliteit, waarbij dieselloertuigen een belangrijke bron zijn van stikstofoxiden en fijnstof. Veel bestel- en vrachtauto's zijn dieselloertuigen. De kwantitatieve bijdrage van zero-emissiezones aan de lokale luchtkwaliteit zal per stad verschillen. Dit hangt af van de grootte van de zero-emissiezone en het karakter van het gebied dat de zero-emissiezone omvat. Bij de evaluatie van de harmonisatie van milieuzones die medio volgend jaar gereedkomt, wordt een inschatting gemaakt van het effect van de invoering van milieuzones op de luchtkwaliteit. Omdat een zero-emissiezone voor stadslogistiek niet alleen de oude, maar alle dieselbestelbussen en -vrachtwagens uitsluit, is het effect daarvan op de luchtkwaliteit groter dan van een vergelijkbare milieuzone. De totale kwantitatieve bijdrage van de zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30–40 grotere gemeenten zal circa 1 Mton CO₂-besparing opleveren.

De leden van de SGP-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is ervoor te zorgen dat in de monitorings- en evaluatieplannen ook de harmonisatie van nul-emissie- en milieuzones meegenomen wordt. Deze leden vinden het van belang dat een en ander zoveel mogelijk op elkaar afgestemd wordt om te voorkomen dat ondernemers die te maken hebben met verschillende emissievrije zones door de bomen het bos niet meer zien.

Onderdeel van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is het samen met gemeenten opstellen van een plan voor de evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones in 2022. Net als voor de milieuzones wordt voor de zero-emissiezones voor stadslogistiek middels het Reglement voor Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 een geharmoniseerd kader geboden voor de toegang tot de zero-emissiezones. Dit alles om ervoor te zorgen dat de systematiek zoveel mogelijk op elkaar is afgestemd.

De leden van de SGP-fractie willen erop wijzen dat het van groot belang is dat gemeenten ervoor zorgen dat tijdig voldoende laadpalen beschikbaar zijn. Dat is geen sinecure, mede gelet op de knelpunten in het (lokale) elektriciteitsnet. Deze leden vragen of ervoor gezorgd kan worden dat gemeenten een afdoende laadvisie opgesteld hebben alvorens een nul-emissiezone ingevoerd wordt.

Voor de transitie naar zero-emissie logistiek is het belangrijk dat de logistieke laadinfrastructuur meegroeit met het toenemende aantal elektrische bestel- en vrachtwagens (en overigens ook personenauto's, taxi's en bussen). De invoering van gemeentelijke zero-emissiezones voor stadslogistiek zal zorgen voor een toenemende vraag naar laadinfrastructuur. Daarom is er binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur onder meer afgesproken dat gemeenten een gemeentelijke laadvisie opstellen.

De NAL Werkgroep Logistiek biedt gemeenten hierbij ondersteuning door het delen van verschillende handreikingen die inzicht geven in alle facetten van het logistieke laadproces. Daarnaast fungeert het Kennisloket Logistieke Laadinfrastructuur als plek waar gemeenten terecht kunnen met vragen op dit vlak en wordt via het onderzoeksprogramma Laden voor Logistiek waardevolle kennis ontwikkelt die gemeenten kan helpen bij het vormgeven van het gemeentelijke laadbeleid voor logistieke voertuigen.

De leden van de SGP-fractie constateren dat de invoering van zero-emissiezones per 2025, ook met de bijbehorende overgangsregelingen, op korte termijn grote investeringen zal vragen van het bedrijfsleven, ook van de detailhandel in de binnensteden. De detailhandel is juist flink getroffen door de coronacrisis. Verschillende ondernemers hebben te maken met betalingsachterstanden en opgelopen schulden, wat de mogelijkheden voor nieuwe investeringen in de komende jaren sterk beperkt. Deze leden ontvangen graag een nadere analyse van de financiële haalbaarheid van de zero-emissiezones per 2025 voor het bedrijfsleven. Deze leden vragen zich in het verlengde van voorgaande vraag af welk deel van de meerkosten van noodzakelijke investeringen in nieuwe bestelauto's en vrachtwagens via subsidieregelingen vergoed zal worden. Is de veronderstelling juist dat deze bijdrage beperkt is?

De overgangsregelingen voor bestelauto's loopt tot 1 januari 2028 en voor vrachtwagens tot 1 januari 2030. Deze termijnen bieden de ondernemer extra tijd om op een door hen geschikt moment over te stappen op een emissieloze bestel- of vrachtauto. De verwachting is dat ook voor de kleinere ondernemer dan voldoende betaalbare emissieloze voertuigen beschikbaar zullen zijn met een gunstige *total cost of ownership*.

Het klopt dat dit niet alle meerkosten ten opzichte van een conventioneel voertuig zijn. Wel is het zo dat de batterij-elektrisch aangedreven voertuigen goedkoper zijn in gebruik en onderhoud waardoor de *total costs of ownership* steeds gunstiger uitpakken. De subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's is zo ontworpen dat deze binnen de reguliere Staatssteunkaders een maximaal deel van de meerkosten vergoed.