

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het **EU-voorstel: Verordening CO<sub>2</sub> emissies vrachtwagens en bussen COM (2023) 88 (2023Z02594)** en het fiche **Verordening herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 3634)**.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,  
Wiendels

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inhoudsopgave**

Inleiding  
VVD-fractie  
D66-fractie  
PVV-fractie  
CDA-fractie  
SGP-fractie  
BBB-fractie

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken inzake het fiche herziening Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (hierna: het fiche). Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66 fractie hebben kennisgenomen van het fiche. Zij moedigen de Minister aan voor wat betreft de inzet om de verordening van meer ambitie te voorzien. Zij hebben daarbij nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het fiche en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie willen hun dank uitspreken voor het voorstel van de Europese Commissie (EC) voor honderd procent nulmissie trucks in 2040. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende voorstel voor herziening van de Europese emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Zij hebben wel enkele vragen.

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de fabrikanten van zware bedrijfsvoertuigen de uitstoot van de door hen verkochte zware bedrijfsvoertuigen ten opzichte van 2019 moeten verminderen met 45% in 2030, 65% in 2035 en 90% in 2040. Deze leden vragen zich af hoe realistisch deze doelen zijn en op welke wijze de sector is meegenomen en of hier nader op kan worden ingegaan. Ook willen deze leden weten hoe de Minister dit proces beoordeelt.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af op hoeveel Nederlandse voertuigen het voorstel van de EC betrekking zal hebben. Ook willen deze leden weten op hoeveel Nederlandse fabrikanten dit voorstel betrekking zal hebben.

De leden van de VVD-fractie lezen dat Europese landen een uitzondering kunnen maken van de CO<sub>2</sub>-doelstelling voor voertuigen die zijn geregistreerd voor het gebruik door de civiele bescherming, de brandweer, de handhaving van de openbare orde, de strijdkrachten of de dringende medische zorg, zoals touringcars die worden gebruikt voor het vervoer van politiemensen of militairen, wanneer dit het algemeen belang dient. Deze leden willen weten in hoeverre de Minister van plan is zo'n uitzondering te maken. Ook willen deze leden weten, indien dit het geval is, hoe hierop gaat worden gehandhaafd en wie hierop gaat handhaven.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister van mening is dat het voorstel voor een CO<sub>2</sub>-reductiedoel van 90% in 2040 onvoldoende ambitieus is, evenals de tussendoelen van 45% in 2030 en 65% in 2035. De Minister zal zich in de onderhandelingen voor 2030, 2035 en 2040 inzetten voor hogere reductiedoelen. Deze leden lezen dat de Minister een doel van honderd procent haalbaar acht. Deze leden willen weten waarop dit is gebaseerd is. Ook willen deze leden weten of hierover gesproken is met de sector en in hoeverre de sector een doel van honderd procent haalbaar acht.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er nauwelijks steun is van andere Europese landen voor het aanscherpen van de doelen. Deze leden willen naar aanleiding hiervan weten hoe realistisch de inzet van de Minister is in Europees perspectief. Deze leden willen weten in hoeverre de Minister verwacht dat andere Europese landen het aanscherpen van de doelen zullen steunen.

De leden van de VVD-fractie stellen dat er in het fiche onvoldoende is ingegaan op de regeldruk die het voorstel van de EC mogelijk met zich zal brengen. Deze leden zien graag alsnog een reflectie van de Minister op de regeldruk die dit heeft op Nederlandse bedrijven.

De leden van de VVD-fractie lezen dat in het voorstel van de EC ook trailers en semi-trailers worden meegenomen. Deze leden willen weten welke types precies worden meegenomen in dit voorstel. Deze leden willen ook weten of de Minister het met deze leden eens is dat fragmentatie van typegoedkeuring moet worden voorkomen.

De leden van de VVD-fractie willen weten wat de stand van zaken is van de motie Koerhuis over een plan voor de walstroominfrastructuur voor het koeltransport (Kamerstuk 22 112, nr. 3483).

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre het Nederlands capaciteitsnet geschikt is voor het EU-voorstel. Ook willen deze leden weten wat de doelstellingen zijn voor het capaciteitsnet per provincie.

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre de Minister fabrikanten de ruimte wil geven voor een realistisch tijdspad richting honderd procent nulmissie vrachtwagens in 2040. Ook willen deze leden weten hoe de Minister de beschikbaarheid van voldoende betaalbare nulmissie modellen richting 2040 waarborgt. Deze leden willen weten welk (Europees) tijdspad inzake tank- en laadpunten de Minister ziet, die geschikt zijn voor zware nulmissie vrachtwagens, en in hoeverre dit voldoende is om aan de ambities van Nederland te voldoen.

### **D66-fractie**

De leden van de D66-fractie vragen, voor wat betreft de reikwijdte van de verordening, of de Minister in kan gaan de impact van deze verordening op bussen enerzijds en de inzet van het kabinet voor de Clean Vehicle Directive (en de impact daarvan op met name bussen) anderzijds. Deze leden lezen ook over onzekerheden, volgens de EC, over de benodigde technologie voor een duidelijke normering voor 2040. Kan de Minister dit nader specificeren? Wat betekent het Commissievoorstel in termen van CO<sub>2</sub> per jaar voor de restemissie van de sector industrie deze jaren in Nederland? Kan Nederland vasthouden aan haar ambitie voor 2040, in lijn met Glasgow, als dit voorstel wordt aangenomen conform het Commissievoorstel?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister om een update rond zijn inzet om de middelen van de terugsluis van de Wet vrachtwagenheffing naar voren te halen.

De leden van de D66-fractie vragen aan de Minister of hij verwacht dat landen, bijvoorbeeld Duitsland gezien de recente draai van dit land op het uitfaseren van de verbrandingsmotor in personenvervoer per 2035, bij de herziening van dit voorstel zal pleiten voor een creditsysteem voor e-fuels of gelijksoortige maatregelen.

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie constateren dat Nederland het beste jongetje van de klimaatklas moet spelen. Deze leden vragen aan de Minister om daar mee op te houden.

De leden van de PVV-fractie vinden het onacceptabel dat de Minister pleit voor nog strengere reductiedoelstellingen bij de EC. Met de huidige CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen komen veel ondernemers al in de problemen doordat de prijzen van elektrische vrachtauto's op dit moment veel hoger zijn dan gewone dieseltrucks, nog steeds een beperkte actieradius hebben en er qua laadinfrastructuur onvoldoende voorzieningen zijn. Deze leden vragen aan de Minister om een pas op de plaats te maken en om de technologische ontwikkeling ten aanzien van elektrisch vrachtvervoer de tijd te geven die het nodig heeft.

De leden van de PVV-fractie constateren dat de Minister de klimaatagenda van D66 volledig heeft overgenomen. Steden worden straks zero-emissiezones waarin goederenvervoer alleen nog mogelijk is per elektrische bakfiets of een onbetaalbare elektrische vrachtwagen. Deze leden vragen aan de Minister of hij nog in staat is om realistisch kabinetsbeleid vorm te geven dat niet de hardwerkende ondernemers pakt, inwoners op torenhoge kosten jaagt en onhaalbare doelstellingen formuleert.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of hij werkelijk van mening is dat hij met al die betuttelende regels denkt dat wij in Nederland de wereld een paar graden kouder kunnen maken, terwijl China dertig vliegvelden binnen drie jaar aan het bouwen is. Voorts vragen deze leden aan de Minister of hij de mening deelt dat deze maatregelen, met grote gevolgen voor onze economie, vanuit het klimaataspect dus helemaal niets gaat uithalen op wereldniveau.

De leden van de PVV-fractie maken zich zorgen over de elektrificatie van ons wagenpark. Netbeheerders maken zich nu al zorgen over een tekort aan regelbaar vermogen en van overbelasting van ons netwerk dreigt. Het lijkt wel alsof het kabinet hier, met al haar ambities, geen rekening mee houdt. De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister wat de gevolgen zijn voor ons elektriciteitsnetwerk indien dit voorstel en de bijbehorende ambities van de Minister uitgevoerd gaan worden. Voorts vragen deze leden of de capaciteit van ons elektriciteitsnetwerk hiervoor, op dit moment, voldoende toereikend is.

De leden van de PVV-fractie constateren dat het leven in Nederland nu al vaak duurder is dan in de rest van Europa. Zo zijn de boodschappen onbetaalbaar, is autorijden een luxeproduct geworden en is de inflatie torenhoog. Deze leden maken zich zorgen dat deze maatregelen ervoor gaan zorgen dat het leven in Nederland nog veel duurder gaat worden. De leden vragen aan de Minister of hij kan specificeren wat de gevolgen zijn

voor de portemonnee van de Nederlander, zoals de kosten van goederenvervoer, mobiliteit en doorberekeningen aan de consument.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister om dit voorstel van de EC te verwerpen en dit ook kenbaar te maken in Brussel.

### **CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat het belangrijk is dat het gestelde doel technologie-neutraal is, zodat kan worden ingezet op verschillende technologieën. De leden van de CDA-fractie zijn dan ook benieuwd welke inzet er gepleegd wordt om te komen tot een reëel tijdspad voor onder andere fabrikanten om de benodigde duurzame vrachtwagens te ontwikkelen richting 2040. Ook zijn deze leden benieuwd naar hoe we de beschikbaarheid en betaalbaarheid van toekomstige modellen gaan monitoren.

De leden van CDA-fractie hebben ook vragen over het versterken van laden en tanken. Deze leden zijn benieuwd naar welke extra stappen nodig zijn op het gebied van laad- en tankinfrastructuur om de verwachte groei van het aantal nul-emissie vrachtwagens te faciliteren. Deze leden zijn benieuwd naar hoe we hierin gaan versnellen. Ook zijn zij benieuwd naar hoe de Minister kijkt naar de verhouding publieke en private laadpalen voor logistieke vervoerders. Deze leden zijn benieuwd naar hoe we ook de aanleg van private laadinfrastructuur kunnen versnellen. Ook zijn zij benieuwd naar in hoeverre de beoogde tussendoelen voldoende rekening houden met de beschikbaarheid van voldoende betaalbare modellen. Ook zijn zij benieuwd naar hoe de Minister aankijkt tegen het feit dat de Verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) in lijn wordt gebracht met de aantallen zero-emissie trucks en bussen dat nodig is om te voldoen aan de verhoogde CO<sub>2</sub>-norm.

Wat betreft prikkels om te verduurzamen zijn de leden van de CDA-fractie benieuwd naar hoe de Minister aankijkt tegen de verhouding tussen maatregelen voor producenten en afnemers en wat er nu al in Europa op dit aspect van de discussie gaande is. Het aanscherpen van de CO<sub>2</sub>-norm brengt kosten met zich mee. Deze leden vragen dan ook of in kaart kan worden gebracht wat de geschatte maatschappelijke kosten zijn voor fabrikanten, logistieke dienstverleners en consumenten door het inzetten van meer zero-emissietrucks. Daarnaast zijn zij benieuwd naar of er een inschatting gemaakt kan worden van de extra infrastructuur die opgebouwd moet worden om de extra vrachtwagens te laden.

De leden van de SGP-fractie constateren dat de aanscherping van de emissienormen voor vrachtwagens en bussen een grote opgave met zich meebrengt voor het tijdig realiseren van een uitgebreid netwerk met geschikte laadinfrastructuur, zowel publiek als privaat, tegen de achtergrond van toenemende congestie op het elektriciteitsnet, een grote opgave voor netverzwaring en de schaarse capaciteit. Deze leden hebben hier enkele vragen over. Gaat de realisatie van nieuwe laadinfrastructuur voor vrachtwagens en bussen de komende jaren naar verwachting gelijk op met de instroom van emissieloze vrachtwagens en bussen in Nederland en in omliggende landen? Ook wanneer de door Nederland voorgestelde verdere aanscherping overgenomen zou worden? Kan de Minister dit nader onderbouwen? Kan de Minister garanderen dat nationaal de laadinfrastructuur tijdig beschikbaar is? Is de opgave voor het tijdig realiseren van voldoende nieuwe laadinfrastructuur meegenomen in de Europese impact assessment? Zo ja, hoe wordt dit op Europees niveau beoordeeld?

De leden van de SGP-fractie constateren dat vanwege de accupakketten van emissieloze vrachtwagens en bussen de vraag naar schaarse grondstoffen en het voertuiggewicht zal toenemen. Dat heeft gevolgen voor de beschikbaarheid van schaarse grondstoffen en voor de belasting van infrastructuur, die al achterstallig onderhoud kent. Hoe wordt middels aanpalend beleid ervoor gezorgd dat deze druk op grondstoffen en infrastructuur dan wel de gevolgen hiervan zoveel mogelijk beperkt worden, zo vragen deze leden.

### **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie leest in hoofdstuk 3 dat deze verordening inzake de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen in 2019 is vastgesteld en in werking is getreden. In die verordening worden nieuwe bindende CO<sub>2</sub>-normen vastgesteld, die vanaf 2025 zullen gelden. Vervolgens staat er dat het niet mogelijk is om na te gaan of deze bepalingen doeltreffend zijn geweest. Hoe komt het dat het niet na te gaan is of deze bepalingen doeltreffend zijn geweest? En hoe kunnen we zonder te weten of het doeltreffend is, al bepalen of het noodzakelijk is een herziening door te voeren om het beter in lijn te brengen met de Green Deal?