

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

771

Vragen van lid **Bamenga** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de brief «Informeren gedoogsituatie zero-emissie bedrijfsvoertuigen van 3.501 tot en met 4.250 kg» (Kamerstuk 2023D48249)* (ingezonden 22 december 2023).

Mededeling van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 15 januari 2024).

Vraag 1

Zijn er, naast de algemene zorgen over de verkeersveiligheid, tijdens de vrijstelling en gedoogperiode (ernstige) ongevallen geweest die te herleiden zijn tot het gewicht van het voertuig?

Vraag 2

De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) beoordeelt de verkeersveiligheid en de toelating van voertuigen. Hoe heeft de RDW, in het kader van de gedoogsituatie, geadviseerd over de veiligheid bij een potentiële verlenging?

Vraag 3

Kunt u toelichten waarom de vergelijking wordt gemaakt met het verschrikkelijke Stint-ongeluk, aangezien de oorzaak van dat ongeluk niet gerelateerd lijkt aan de verkeersveiligheid van elektrisch aangedreven bedrijfsvoertuigen?

Vraag 4

Kunt u toelichten waarom u van mening bent veranderd ten opzichte van uw voornemen om de tijdelijke vrijstelling permanent te maken, zoals beschreven in de evaluatie van de pilot in de «Stand van zaken Uitvoering Klimaatbeleid Mobiliteit 2022»?¹

Vraag 5

Kunt u toelichten waarom u eerst uit gaat van verkeersveiligheid op basis van de resultaten van de evaluatie in bovengenoemde pilot, maar in uw recente beantwoording² zegt dat er geen evaluatie is, en wanneer die er is, deze onvoldoende significant zou zijn?

¹ Eerste Kamer, 23 juni 2022, Stand van zaken Uitvoering Klimaatbeleid Mobiliteit 2022

² Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 549

Vraag 6

Bent u het eens met de stelling dat het zeer onwenselijk is dat wij van ondernemers vragen te verduurzamen, door bijvoorbeeld zero-emissie zones in steden, en tegelijkertijd onnodige barrières opleggen om die verduurzamingsstap te maken?

Vraag 7

Bent u het eens met de stelling dat we verschillende definities zouden moeten hanteren wanneer we spreken over elektrische en niet-elektrische bestelbusjes en vrachtwagens, in plaats van deze alleen op gewicht te beoordelen, wat leidt tot deze onwenselijke situatie?

Vraag 8

Hoe wordt er omgegaan met ondernemers die na 1 oktober 2023 een bedrijfsvoertuig willen aanschaffen? Is er een plan om hen te helpen verduurzamen, gezien de aankoop van een elektrische bus op dit moment veel onzekerheid met zich meebrengt vanwege de aflopende vrijstelling?

Vraag 9

Bent u het eens met de stelling dat het wenselijker zou zijn om werk te maken van de drempels die er liggen omtrent registratie, de definitie van vrachtwagens en fraude, in plaats van de vrijstelling op te heffen wat ondernemers op kosten jaagt en de verduurzaming remt?

Vraag 10

Kunt u toezeggen de vrijstelling tot ten minste 1 januari 2025 te verlengen om zo meer tijd te bieden aan ondernemers die moeten anticiperen op deze verandering, om ontwikkelingen in de Europese Unie te volgen die in 2024 worden verwacht³, en om zo meer tijd te bieden aan uw ministerie om tot een gepaste oplossing te komen?

Mededeling

Hierbij wordt de Kamer, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, geïnformeerd dat de beantwoording van de Kamervragen van het lid Bamenga van 22 december 2023 over «Informereren gedoogsituatie zero-emissie bedrijfsvoertuigen van 3.501 tot en met 4.250 kg» niet binnen de gestelde termijn van drie weken mogelijk is.

Dit komt door het kerstreces waardoor de benodigde afstemming niet mogelijk was met de betrokken partijen op dit dossier.

De Kamer wordt zo snel mogelijk van de beantwoording voorzien.

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20231204IPR15644/update-of-eu-driving-licence-rules-to-improve-road-safety#:~:text=MEPs%20on%20the%20Transport%20and%20Tourism%20Committee%20agreed%20that%20driving,renewal%20of%20a%20driving%20licence>