

**Ontwerpbesluit tot wijziging Reglement verkeersregels en
verkeerstekens 1990 in verband met de tijdelijke
voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-
emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones)
(Kamerstuk 31209, nr. 232)**

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 2021

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het Ontwerpbesluit tot wijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones) (Kamerstuk 31209, nr. 232) en de Uitvoeringsagenda zero-emissie stadslogistiek (Kamerstuk 31209, nr. 231).

De vragen en opmerkingen zijn op 22 september 2021 aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Meijer

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Algemeen	1
VVD-fractie	2
D66-fractie	4
PVV-fractie	4
CDA-fractie	6
GroenLinks-fractie	8
SGP-fractie	8

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.

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.

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.

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?

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 leden van de VVD-fractie zijn blij om te lezen dat de subsidieregeling 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?

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?

Overleg, advies, voorhang en notificatie

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 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?

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.

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?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vinden het van belang dat de nul-emissie stadslogistiekezones 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?

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 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?

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.

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 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.

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

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

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?

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?

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 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?

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?

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?

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?

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 Kamerbrief¹ 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?

¹ Kamerstuk 31 209, nr. 232.

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?

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?

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 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 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?

SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie lezen dat bij de uitzonderingsregeling voor opleggetrekkers 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?

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

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.

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.

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?

II Reactie van de bewindspersoon

