

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

1341

Vragen van de leden **Veltman** en **Kisteman** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de zero-emissiezones* (ingezonden 13 maart 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 maart 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met de aangenomen motie van het lid Erkens c.s. over een ontheffing tot ten minste 2028 voor kleine mkb'ers bij nieuwe zero-emissiezones (Kamerstuk 36 410 XIII, nr. 41)?

Antwoord 1

Ja, daar ben ik mee bekend.

Vraag 2

Hoe heeft u uitvoering gegeven aan deze motie?

Antwoord 2

In de Kamerbrief van 29 januari 2024 heb ik aangegeven hoe ik uitvoering heb gegeven aan de motie (Kamerstuk 30 175, nr. 459). Daarnaast is op 15 maart jl. door de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek besloten om een extra ontheffing toe te voegen aan het ontheffingenbeleid, die tegemoetkomt aan de motie. Er is besloten dat bakwagens met emissieklasse 6 en een Datum Eerste Tenaamstelling (DET) van tussen 1-1-2017 tot 31-12-2019 een ontheffing krijgen voor de zero-emissiezones tot 2028. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de rol van het Rijk zit in het harmoniseren van het beleid. Het Rijk wil uniformiteit bieden aan ondernemers zodat zij overal hetzelfde beleid terug zien en niet met een lappendeken aan regels worden geconfronteerd. Gemeenten bepalen vervolgens zelf of zij al dan niet een zero-emissiezone invoeren.

Vraag 3

Heeft u in navolging van uw contact met gemeenten over het ontheffingsbeleid ook contact gehad met ondernemers(organisaties)? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat vinden ondernemers(organisaties) van het huidige ontheffingsbeleid?

Antwoord 3

Ja, ik spreek regelmatig met ondernemers en brancheorganisaties over de zero-emissiezones en het ontheffingenbeleid. Het valt me op dat ondernemers moeite hebben met de overgang naar zero-emissiezones, niet omdat ze niet willen, maar vanwege verschillende obstakels die ze moeten overwinnen. Deze obstakels omvatten technische en financiële uitdagingen, evenals de toenemende problemen met netcongestie. Echter, voor iedereen waar de transitie (nog) niet mogelijk is, is een oplossing beschikbaar. Ondernemers die de overstap nog niet kunnen maken, kunnen altijd een beroep doen op een passende ontheffing. Dit ontheffingenbeleid is opgesteld in uitgebreid overleg met gemeenten en brancheorganisaties zoals Transport en Logistiek Nederland (TLN), RAI Vereniging, Bovag en evofenedex. Het Rijk en de partners van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek communiceren zo veel als mogelijk over dit beleid. Voor ondernemers is het belangrijk om in contact te treden met hun gemeenten en eventueel met een logistiek makelaar die hen kan helpen om een transitie-plan op maat te maken. Dat gebeurt al en wordt gestimuleerd door gemeenten.

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat het openen van het Centraal loket ZE-zones om ontheffingen aan te vragen vanaf eind 2024 voor onze mkb-ers in Nederland een niet werkbare situatie oplevert, gelet op het feit dat de meeste zero-emissiezones vanaf 1 januari 2025 ingaan?

Antwoord 4

Het openstellen van het Centraal Loket moet zorgvuldig worden getimed, zodat ondernemers voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden op de transitie naar emissievrije voertuigen en om tijdig de benodigde ontheffingen aan te vragen. Het openen van het Centraal Loket voor het aanvragen van ontheffingen vanaf eind 2024 kan een niet werkbare situatie opleveren. Daarom zet ik mij samen met de RDW en de gemeenten in om al vanaf 1 juli 2024 een functionerend loket gereed te hebben.

Vraag 5

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het eerder openen van het Centraal loket ZE-zones per 1 juli 2024? Welke stappen heeft u met de RDW ondernomen om dit te realiseren?

Antwoord 5

Mijn ministerie, in samenwerking met de RDW en gemeenten, is intensief bezig met deze kwestie zodat een opening van het Centraal Loket per 1 juli 2024 mogelijk is. Gemeenten hebben aangegeven bereid te zijn om een rol te spelen in het proces door het ontvangen, beoordelen en uitgeven van ontheffingsaanvragen aan ondernemers. De exacte invulling van deze aanpak wordt momenteel zorgvuldig uitgewerkt. Over de stand van zaken wordt uw Kamer voor de zomer geïnformeerd.

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat het een onwenselijke situatie is dat het Centraal Loket ZE-zones ontheffingen per jaar afgeeft, gelet op de continuïteit van bedrijven, de administratieve rompslomp voor ondernemers en investeringsplannen die over jaren heengaan?

Antwoord 6

De geldigheidsduur van een ontheffing varieert, afhankelijk van het type ontheffing en de bijbehorende situatie. Zo wordt een dagontheffing slechts voor één dag verleend, terwijl een ontheffing voor situaties waar geen zero-emissie alternatieven beschikbaar zijn, geldig zijn tot 2030.

Vraag 7

Bent u het ermee eens dat als het invoeren van zero-emissiezones leidt tot omzetverlies bij kleine mkb-ers, dit onwenselijk is?

Antwoord 7

In 2019 is reeds een analyse uitgevoerd naar de Maatschappelijke Kosten en Baten van zero-emissiezones¹. Uit deze analyse blijkt dat het investeren in de invoering van een nul-emissiezone voor stadslogistiek leidt tot belangrijke collectieve baten op het gebied van milieu en klimaat én tot meer maatschappelijk rendement. Op individueel niveau kunnen ondernemers die echt niet mee kunnen in de transitie aanspraak maken op ontheffingen, ook op basis van financiële omstandigheden. Bovendien is het belangrijk op te merken dat de Total Cost of Ownership (TCO) voor elektrische voertuigen steeds gunstiger wordt en dat deze in het geval van bestelvoertuigen vanaf volgend jaar zelfs positief uitpakt in het voordeel van de elektrische variant.

Vraag 8

Hoe groot acht u de kans dat het ingaan van de zero-emissiezones in 2025 ervoor zal zorgen dat bakkers, slagers, bloemisten, ambulante handel en vele andere ondernemers uit het straatbeeld verdwijnen, omdat zij niet kunnen voldoen aan de voorwaarden van de zero-emissiezones? Wat vindt u hiervan?

Antwoord 8

Deze transitie brengt inderdaad uitdagingen met zich mee, met name voor bedrijven die afhankelijk zijn van voertuigen die momenteel nog niet volledig emissievrij zijn. Echter, het is belangrijk op te merken dat de overheid zich bewust is van deze uitdagingen en verschillende maatregelen neemt om de overgang naar zero-emissievoertuigen te vergemakkelijken. Dit omvat onder meer vrijstellingen en het verstrekken van ontheffingen. Ik vind het belangrijk dat deze overgang geleidelijk en inclusief verloopt, waarbij rekening wordt gehouden met de diversiteit aan bedrijven en hun specifieke behoeften. Het verdwijnen van deze kleine ondernemingen uit het straatbeeld zou een verlies betekenen voor de lokale economie en het sociale weefsel van buurten. Daarom wordt er nauw samengewerkt met belanghebbenden, om ervoor te zorgen dat er passende oplossingen worden gevonden en dat de negatieve impact op bedrijven tot een minimum wordt beperkt.

¹ *Nul-emissiezones Stadslogistiek 2025 Kosten en Baten*, Buck Consultants International en Royal Haskoning DHV, december 2019