

Vergaderjaar 2022–2023

**30 175**

**Luchtkwaliteit**

**Nr. 420**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2022

Vanaf 1 januari 2025 worden de eerste zero-emissiezones voor stadslogistiek ingevoerd. Er zijn momenteel 28 zones aangekondigd en ik reken erop dat er snel meer volgen nu na de gemeenteraadsverkiezingen dit voorjaar de nieuwe colleges in alle gemeenten gevormd zijn. Deze zones zijn een belangrijk instrument voor steden om te werken aan schone lucht, leefbare stadscentra en het klimaat. Met landelijk uniforme en heldere overgangstermijnen voor ondernemers, kunnen steden vanaf 2030 hun stadscentra volledig vrij hebben van vervuilende vrachtwagens en bestelbussen. Nu die datum steeds dichterbij komt, wordt er op de achtergrond hard gewerkt om de invoering van zero-emissiezones zo soepel mogelijk te laten verlopen. Zowel voor gemeenten die een zone invoeren, als voor de ondernemers die ermee te maken krijgen. Met deze brief breng ik u graag op de hoogte van de vorderingen die gemaakt worden met betrekking tot milieuzones en zero-emissiezones.

### **Evaluatie harmonisatie milieuzones**

Om de weggebruiker duidelijkheid te bieden, is per 1 januari 2020 de regelgeving omtrent milieuzones geharmoniseerd. Met de harmonisatie zijn de toegangsregimes en de bijbehorende verkeersborden voor gemeentelijke milieuzones geüniformeerd in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Bovendien zijn de zero-emissiezones voor stadslogistiek in de regelgeving opgenomen. Met uw Kamer is afgesproken dat dit geharmoniseerde systeem in 2022 wordt geëvalueerd<sup>1</sup>. Deze evaluatie is inmiddels afgerond en hierbij ontvangt u het rapport «Evaluatie harmonisatie milieuzones».

<sup>1</sup> Kamerstukken 31 305 en 30 175, nr. 263.

### *Uitkomsten*

Uit de evaluatie blijkt dat de harmonisatie van milieuzones zorgt voor meer duidelijkheid bij weggebruikers bij het inrijden van een milieuzone. Ook gemeenten zijn positief. Door de harmonisatie is het systeem eenduidiger en ervaren gemeenten geen klachten meer over de onduidelijkheid. Ook biedt een eenduidig en geüniformeerd systeem van vrijstellingen voor de milieuzones een groot voordeel, namelijk minder regeldruk en meer uniformiteit in de eisen die aan voertuigen worden gesteld.

Ik ben daarmee tevreden over de opbrengst van de harmonisatie van milieuzones. De beoogde doelen worden gehaald. Er zijn ook verbeterpunten. Zo zou het systeem van ontheffingen op gemeentelijk niveau zowel inhoudelijk als procedureel eenduidiger kunnen. Er ontbreekt een overkoepelend beoordelingskader op basis waarvan ontheffingen worden toe- of afgewezen. Ook de procedures verschillen per gemeente.

Ook blijkt dat door het niet kunnen handhaven van buitenlandse voertuigen een gelijk speelveld ontbreekt. Dat is en blijft een lastig punt. Nederland is al jaren actief in overleg met buurlanden en de EU om dit te verbeteren. Dankzij een bilaterale afspraak met België zullen de Belgische voertuigen straks automatisch gehandhaafd kunnen worden in de zero-emissiezones, net als de Nederlandse voertuigen. Echter, sommige lidstaten beschouwen kentekengegevens als persoonsgegevens en vanwege privacy willen zij deze gegevens niet delen voordat een overtreding is vastgesteld. Daarom is het belangrijk dat er Europese wetgeving komt voor uitwisseling van voertuiggegevens ten behoeve van handhaving in zones. Ik ben met de Europese Commissie in gesprek over de opties die er zijn om data-uitwisseling voor het handhaven van buitenlandse voertuigen in milieu en zero-emissiezones wettelijk mogelijk te maken.

### *Vervolgstappen*

Met de uitkomsten van het onderzoek in de hand, wil ik de werking van de milieuzones en zero-emissiezones verder verbeteren. Ten eerste werk ik aan het opzetten van een centraal loket voor aanvragen voor ontheffingen in zero-emissiezones. Samen met gemeenten en brancheorganisaties heb ik in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek afgesproken dat ik toewerk naar een zo uniform mogelijk ontheffingensysteem. Dat wil ik om ondernemers die in meerdere steden actief zijn, duidelijkheid en geen onnodig werk te bezorgen. In dit kader werk ik op dit moment samen met gemeenten, RVO, RDW en brancheorganisaties aan een centraal loket voor ontheffingen voor zero-emissiezones en hoe dit het beste ontwikkeld en beheerd kan worden. Mijn streven is dat het centrale loket uiterlijk begin 2024 operationeel is.

Ten tweede ontwikkel ik in samenwerking met gemeenten een handreiking met richtlijnen voor de beoordeling van aanvragen voor ontheffing voor zero-emissiezones. Doel hiervan is om meer eenduidigheid en duidelijkheid te creëren richting de aanvrager in hoe de aanvragen voor ontheffingen beoordeeld worden. Het blijft voor gemeenten mogelijk om individueel maatwerk te verlenen waar nodig. Ik vind dat belangrijk om schrijnende gevallen te voorkomen.

## **Voertuigcategorieën**

### *Rolstoeltoegankelijke bussen*

Om steden met milieu en zero-emissiezones ook toegankelijk te houden voor kwetsbare groepen, hebben rolstoeltoegankelijke voertuigen een vrijstelling van de toegangsregels. Ik vind dat mensen die kwetsbaar zijn gemakkelijk toegang moeten krijgen, maar wil voorkomen dat de regels daarvoor de deur openen voor oneigenlijk gebruik. Gemeenten worden er in de praktijk mee geconfronteerd dat sommige touringcarondernemers gebruik maken van deze vrijstelling in de milieuzones, die voor gehandicapte burgers bedoeld is, terwijl ze nooit rolstoelgebruikers vervoeren. Dit leidt tot oneerlijke concurrentie met andere touringcarondernemers die deze mogelijkheid niet hebben en een verslechtering van de luchtkwaliteit omdat het om veelal oudere touringcars gaat. Ik werk daarom samen met gemeenten, de RDW en brancheorganisaties aan een herijking van het vrijstellingsbeleid rondom rolstoeltoegankelijke bussen in de milieuzones. Zo kan oneigenlijk gebruik voorkomen worden en zijn de regels voor alle touringcarondernemers gelijk. Het voorstel tot de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) naar aanleiding van deze herijking zal vóór de zomer van 2023 voorgelegd worden aan uw Kamer. De internetconsultatie voor deze wijziging vindt naar verwachting begin 2023 plaats.

### *Taxi*

Dit voorjaar heb ik met gemeenten en de taxibranche het bijgevoegde «Afsprakenkader Taxi» ondertekend, waarin ik de intentie uitspreek om gemeenten de mogelijkheid te geven taxi's toe te voegen aan hun zero-emissiezone. Ons doel is dat taxi's die vanaf 1 januari 2025 nieuw op kenteken worden gezet en in de zero-emissiezones van de gemeenten rijden, uitstootvrij zijn. Ik bereid een wijziging van het RVV 1990 voor en ik verwacht de internetconsultatie hiervoor aankomend voorjaar te kunnen starten. In overleg met de partijen werk ik aan een overgangsregeling voor bestaande taxi's en mogelijke vrijstellingen of ontheffingen voor bepaalde soorten taxi's zoals taxibusjes met meerdere rolstoelplekken.

### *Touringcars*

Ik bekijk momenteel met de gemeenten en het bedrijfsleven op welke termijn touringcars aan het toegangsregime voor de zero-emissiezone toegevoegd kunnen worden. Ik wil dit zodat steden de meest vervuulende touringcars uit de binnensteden kunnen weren. Ik streef ernaar op korte termijn samen met de betrokken partijen een afsprakenkader vast te stellen. Hiermee wil ik de randvoorwaarden scheppen om de transitie naar zero-emissie touringcarvervoer te laten slagen.

### *Motie Koeltransport*

Uw Kamer heeft een motie aangenomen (Handelingen II 2022/23, nr. 4, item 10) van het lid Koerhuis die oproept tot een plan voor de verduurzaming van koeltransport en de bijbehorende walstroominfrastructuur en hier zowel de transportsector als de landbouw-, tuinbouw- en visserijsector bij te betrekken.<sup>2</sup> In samenwerking met de Topsector Logistiek zijn in bijgevoegd onderzoek «Inventarisatie handhaving elektrische koeling» de mogelijkheden bekeken voor emissievrij koeltransport in zero-emissiezones voor stadslogistiek. Het is namelijk van belang dat straks niet alleen de vrachtwagen emissievrij is, maar ook de koeltrailer

<sup>2</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 3483.

die daarachter hangt. Voor de uitvoering van de motie ben ik op dit moment in gesprek met de sector over een plan van aanpak voor verduurzaming. Ik verwacht uw Kamer hier in het voorjaar van 2023 verder over te kunnen informeren.

### **Laadinfrastructuur voor zero-emissiezones**

Het is belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is voor de elektrische bestel- en vrachtwagens. Op dit moment is het aantal elektrische bestel- en vrachtwagens nog laag, en daarvoor zijn genoeg laadpunten beschikbaar. De invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek zal zorgen voor een toename van de vraag. Het is van groot belang dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met het groeiende aantal batterij-elektrische bestel- en vrachtwagens. Op 7 november jongstleden heeft u de voortgangsbrief<sup>3</sup> over de invoering van de vrachtwagenheffing ontvangen. Daar ben ik ook ingegaan op de motie van de leden Koerhuis en Van Ginneken<sup>4</sup> om in kaart te brengen in hoeverre er vanaf 2030 voldoende elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur zijn voor transport- en logistieke bedrijven voor de bevoorrading van zero-emissiezones. Binnenkort zal ik u nader informeren over de motie van de leden Grinwis en Van Ginneken<sup>5</sup> om te komen tot een specifieke aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens.

### **Toekomstige ontwikkelingen**

Door de komst van zero-emissiezones vanaf 2025 ontstaat in sommige steden een conflict met bestaande milieuzones. Zo ben ik er door gemeenten op gewezen dat er een probleem ontstaat voor bestelauto's. Deze vallen momenteel in vier steden onder de bestaande milieuzone en vanaf 2025 tevens onder het regime van de zero-emissiezone voor stadslogistiek. Ik ben nu met hen in overleg en het blijkt nodig om de milieuzone voor bestelauto's op te heffen. In de gesprekken betrek ik ook het tempo waarmee verschillende voertuigcategorieën aan de zero-emissiezones toegevoegd kunnen worden, zoals eerder toegezegd. Ik informeer uw Kamer in het voorjaar 2023 over hoe ik het samengaan van milieu en zero-emissiezones wil realiseren.

Concluderend ben ik van mening dat we in Nederland volop stappen zetten op weg naar een volledig schoon wagenpark, en schone en gezonde steden. De transitie richting zero-emissiezones is volop gaande en speelt daarin een belangrijke rol. Ik kijk er naar uit om samen met de weggebruikers, ondernemers, gemeenten en met uw Kamer daar verder werk van te maken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 368.

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 13.

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 910, nr. 20.