

Vergaderjaar 2016–2017

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 204

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 november 2016

Tijdens de behandeling van de IenM-begroting heb ik aangegeven om voorafgaand aan de stemming schriftelijk te reageren op de motie Van Helvert (CDA)¹. Hierin wordt de regering verzocht om de bestemde middelen in de compensatieregeling voor bestelbusjes zo snel mogelijk bij de geraakte ondernemers in aangrenzende gemeenten terecht te laten komen.

Onder artikel 20.01.02 is € 1 miljoen gereserveerd voor een subsidie verkeersemisssies die betrekking heeft op compensatie in de aanschafkosten van schonere bestelauto's voor ondernemers in grensgemeenten van NSL-gemeenten die een milieuzone voor bestelauto's hebben ingevoerd. Zoals aangegeven in de begroting gaat het hierbij om een niet-juridische verplichting. Er is dus nog geen compensatieregeling. Zoals ik in de schriftelijke beantwoording van de vragen over de begroting heb aangegeven was er zeer beperkt draagvlak bij gemeenten en bedrijfsleven voor de conceptregeling die eerder dit jaar aan hen is voorgelegd. Die conceptregeling voorzag in hoofdzaak, conform eerdere afspraken, in de vervanging van oude dieselbestelauto's door nieuwere dieselbestelauto's. Inmiddels is gebleken uit emissiemetingen, die ik u op 19 mei van dit jaar heb toegestuurd² dat bij lichtere bestelauto's bij volledige belading gemiddeld 3,5 keer de norm en zwaardere bestelauto's zelfs 6 keer de norm voor stikstofoxiden wordt overschreden. Overigens worden ondernemers die schonere alternatieven voor een dieselbestelauto aanschaffen, zoals een bestelauto met een aardgasmotor of elektrische aandrijving, door mij financieel tegemoet gekomen. Zij komen namelijk in aanmerking voor de fiscale aftrek van de milieu-investering.

¹ Kamerstuk 34 550 XII, nr. 34

² Kamerstuk 31 209, nr. 198

Op 27 maart 2015 hebben de leden Visser en Remco Dijkstra gevraagd³, waarom ik geen kosteneffectiviteitsanalyse uitvoer voor de compensatieregeling. Op basis van huidig inzicht kan ik alleen maar concluderen dat de conceptregeling niet kosteneffectief is. Het vervangen van oude dieselbestelauto's door nieuwere draagt onvoldoende bij aan het oplossen van binnenstedelijke NO₂-knelpunten, verbetering van de luchtkwaliteit en het verlagen van de stikstofdepositie. Ik kan in zoverre meegaan met de motie, dat ik graag wil dat het op de begroting gereserveerde bij ondernemers terecht komt, maar dan wel bij die ondernemers die een innovatieve bijdrage leveren aan de verduurzaming van de stedelijke distributie en daarmee een daadwerkelijke verbetering van de luchtkwaliteit. Daarom ontraad ik deze motie in zijn huidige vorm met de aantekening dat de middelen wel in zijn totaliteit bij deze doelgroep uit het midden- en kleinbedrijf terecht komen. Daarbij denk ik vooral aan verdere ondersteuning van de in november 2014 gesloten Green Deal zero-emissie stadslogistiek, waarin alle schakels uit de logistieke keten zijn vertegenwoordigd. Vanuit die green deal wordt ingezet op drie onderwerpen:

- *Voertuigtechnologie*. Op gebied van bestelvoertuigen zijn de eerste elektrische auto's al verkrijgbaar. Grotere vrachtvoertuigen worden nu al schoner, maar de stap naar zero emissie vraagt nog veel innovatie van de industrie. De Green Deal daagt producenten uit de technologie verder te ontwikkelen, waardoor voertuigen daadwerkelijk «Zero Emission» kunnen rijden.
- *Slimmere benutting*. Daarbij wordt vooral gedacht aan het bundelen van goederenstromen. Waar nu vervoerders met desnoods 1 pakketje de stad in gaan, wordt gekeken naar de mogelijkheden om aan de rand van de stad goederenstromen te bundelen. En deze «volle» voertuigen – bij voorkeur zero emissie – de stad in te laten gaan. In deze Green Deal zullen verschillende vormen van deze zogeheten «last mile» bundeling worden verkend.
- *Nieuwe innovatieve logistieke concepten*. Daarbij moet vooral worden gedacht aan het partijen bewust maken van slimme oplossingen. Moet een product wel daadwerkelijk de stad in? Moeten spullen via een winkel naar een klant of kan dat ook rechtstreeks via een verdeelcentrum? Moet de bevoorrading van supermarkten of grootwinkelbedrijven met een grote vrachtwagen of zet je die vrachtwagen buiten de stad en laat je de afzonderlijke opleggers door een specifiek zero emissie stadsvoertuig naar de winkel rijden?

Het miljoen dat nu gereserveerd is op de begroting voor de compensatieregeling milieuzonering wil ik inzetten op deze drie onderwerpen. Op deze manier zetten we naar mijn overtuiging echte stappen in de verduurzaming van de stedelijke logistiek.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema

³ Aangangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2562