

## 2023Z17839

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de brief betreffende «Zero-emissie bedrijfsvoertuigen tot en met 4.250 kg» (2023D42609)* (ingezonden 19 oktober 2023).

### Vraag 1

Hoe kan het dat er pas na het verlopen van de tijdelijke vrijstelling en na vragen van D66 informatie is gekomen over het vervolg van de vrijstelling?

### Vraag 2

Deelt u de mening dat ondernemers al veel eerder duidelijkheid hadden moeten hebben?

### Vraag 3

Kunt u aangeven in welke mate het verlopen van de tijdelijke vrijstelling de aanschaf van elektrische bedrijfsbusjes remt ten voordele van benzine/dieselbusjes? Kunt u daarbij onderscheid maken in de effecten in 2024 en daarna, aangezien de bpm-vrijstelling voor fossiele busjes afloopt per 1 januari 2025?

### Vraag 4

Welke gevolgen heeft de onduidelijkheid rond de regelgeving de komende jaren voor de investeringsbereidheid van de ondernemers in mobiliteit?

### Vraag 5

Kunt u aangeven of het werken met de huidige verklaring omtrent gewicht<sup>1</sup> heeft geleid tot onwerkbare situaties in de handhaving? Is er iets veranderd in de Europese regelgeving waardoor deze manier van handhaven niet meer zou werken?

### Vraag 6

Kunt u toelichten waarom de handhaving in zijn algemeen vanaf 1 januari 2024 moeilijker zou worden dan nu het geval is?

<sup>1</sup> Zero Emissie Stadslogistiek, 14 juli 2023, <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/voorbedrijven/vrijstellingc>.

Vraag 7

Kent u de resultaten van de pilot die zegt dat «er geen aanwijzingen zijn dat het rijden met een vrijstelling van rijbewijs C voor deze voertuigen tot gevaarlijke omstandigheden leidt.»?<sup>2</sup>

Vraag 8

Kunt u aangeven waarom dit vanaf 1 januari 2024 anders zou zijn, en of verlenging van deze vrijstelling tot gevaarlijke situaties zou leiden?

Vraag 9

Bent u met de Europese Commissie (EC) in gesprek over verlenging van de tijdelijke vrijstelling?

Vraag 10

Kunt u aangeven met welke andere landen u in gesprek bent over dit probleem en de oplossingen die zij zien ter overbrugging naar permanente Europese regels? Wat verwacht u dat er uit die gesprekken komt en kunt u dat terugkoppelen naar de Kamer?

Vraag 11

Hoe groot acht u de kans dat de permanente regeling uit de Europese Unie (EU) een fundamenteel andere oplossing zou kiezen dan het huidige voorstel van de EC, waar de tot voor kort geldende gedoogconstructie goed bij aansloot?

Vraag 12

Deelt u de mening dat het voor korte tijd wijzigen van de voorwaarden in de praktijk voor het besturen van zwaardere elektrische bestelbusjes ondernemers zou opzadelen met inconsistent beleid, dat hen belemmert om de verduurzamingsambities van Nederland te helpen realiseren?

Vraag 13

Vindt u dat – gezien de onduidelijkheid – de huidige gedoogconstructie zou moeten gelden tot dat er een permanent wettelijk kader is zoals motie Van Ginneken<sup>3</sup> verzoekt?

---

<sup>2</sup> Stand van zaken Uitvoering Klimaatbeleid Mobiliteit 2022, juni 2022, [https://www.eerstekamer.nl/nonav/overig/20220623/stand\\_van\\_zaken\\_uitvoering/document#:~:text=Net%20als%20in%20de%20eerdere,Het%20beleid%20staat%20niet%20stil.](https://www.eerstekamer.nl/nonav/overig/20220623/stand_van_zaken_uitvoering/document#:~:text=Net%20als%20in%20de%20eerdere,Het%20beleid%20staat%20niet%20stil.)

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 421.