

Vergaderjaar 2023–2024

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 459

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 januari 2024

Vanuit de samenleving en de Tweede Kamer komen steeds meer signalen dat ondernemers en uw Kamer minder comfort voelen met de huidige implementatie van de zero-emissiezones voor stadslogistiek. Ik spreek regelmatig over dit onderwerp met logistieke partijen en verschillende branches, en ook in de dossiers Rijbewijs C voor elektrische bestelauto's en netcongestie is de relatie met zero-emissiezones gelegd. Ik snap de zorgen en neem ze zeer serieus.

In deze gesprekken en discussies wordt soms gesproken over uitstel of afstel van deze zones. Echter, bij uitstel of afstel is mijn zorg dat er een lappendeken aan regels zal ontstaan. De gemeenten gaan over de invoering van de zero-emissiezones en het Rijk over de harmonisering van de zones. Zonder harmonisering zullen gemeenten ieder onder eigen voorwaarden een zero-emissiezone invoeren en weet geen ondernemer meer waar hij aan toe is. Een lappendeken aan regels is reëel. In de jaren vóór de harmonisatie van de milieuzones per 2020 konden gemeenten op basis van het Reglement Verkeersregels en -tekens (RVV 1990) milieuzones voor vrachtauto's instellen maar niet voor bestelauto's en diesel personenauto's. Omdat gemeenten wel dergelijke «milieuzones» wilden hebben, gebruikten zij de ook toen al bestaande mogelijkheden om bepaalde bestelauto's en diesel personenauto's te weren. Die onduidelijkheid voor de ondernemer wil ik voorkomen. Daarom zijn de overgangsregeling en vrijstellingen voor de zero-emissiezones vastgelegd in het RVV. Een wijziging van deze regels is niet haalbaar voor het ingaan van de eerste zero-emissiezones per 1 januari 2025.

Ik merk dat het doel van de zero-emissiezones, schonere lucht in steden en de reductie van 1 Mton CO₂, niet ter discussie staat maar vooral de timing van de invoering. Het is al met al zaak meer actief en centraal te sturen op een verantwoorde implementatie. Het ministerie heeft een interne monitoring van acties, die nodig zijn voor de implementatie van de zero-emissiezones. Deze monitor wordt regelmatig geactualiseerd. Ik

zal hierop een onafhankelijke toetsing laten uitvoeren, en deze voor de zomer aan uw Kamer sturen. Dit zorgt voor een duidelijk en onafhankelijk overzicht van de stand van zaken omtrent de invoering van de zero-emissiezones.

Eén van de acties die op het kritieke pad ligt, is het op 1 december 2023 naar uw Kamer gezonden *Ontwerpbesluit wijziging RVV nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone (Kamerstuk 31 209, nr. 248)* dat controversieel is verklaard. Het effect hiervan is dat gemeenten ieder een eigen oplossing gaan zoeken om de bebording voor milieu en zero-emissiezones in lijn te brengen met hun wensen. Terwijl dit ontwerpbesluit bedoeld was om dit te harmoniseren ten behoeve van de ondernemer. De behandeling van dit ontwerpbesluit kan de harmonisatie versterken.

Hieronder ga ik in op de individuele ondernemers met zorgen. Ik zie erop toe dat hun zorgen gehoord worden en dat, waar nodig, deze besproken worden in de overleggen met brancheorganisaties en gemeenten om te zoeken naar oplossingen voor specifieke situaties of groepen. Iedere ondernemer kan contact opnemen via de website www.opwegnaarzes.nl, waar alle informatie over zero-emissiezones op één plek verzameld staat. Graag rapporteer ik uw Kamer voor de zomer nader over hoe de meldingen zijn opgepakt. Daarnaast evalueer ik drie maanden na inwerkingtreding van het Centraal Loket of er voldoende ontheffingsmogelijkheden zijn die voorzien in de gevallen waar de overstap voor kleine mkb'ers niet mogelijk is. De aanvraag van een ontheffing wordt beoordeeld door de RDW. Ook is er een bezwaarprocedure voor de gevallen waarin ondernemers het niet eens zijn met de uitkomst. De evaluatie stuur ik naar verwachting eind 2024 naar uw Kamer.

Moties Van Haga en Erkens c.s.

Op 6 juli 2023 is door uw Kamer een motie aangenomen van het lid Van Haga¹ die verzoekt om een ontheffing voor zero-emissiezones bij zwaarwegende redenen. Voorts is op 12 oktober 2023 in het Begrotingsdebat van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat een motie van het lid Erkens c.s. aangenomen.² Deze motie roept op om tot ten minste 2028 een ontheffing voor nieuwe zero-emissiezones te verlenen voor kleine mkb'ers. Graag informeer ik u over de uitvoering van deze moties.

Voor ondernemers en kleine mkb'ers voor wie de overstap per 2025 te snel gaat, voorziet het huidige beleid in een overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen. Hiermee kunnen ondernemers op verschillende manieren uitstel krijgen. Ook is met gemeenten afgesproken dat zij als sluitstuk van het systeem, lokaal aanvullend maatwerk kunnen leveren in de vorm van een ontheffing op grond van een hardheidsclausule. Daarnaast is het staand beleid dat kleinere bedrijven een hoger subsidiepercentage dan grotere bedrijven krijgen bij de Subsidie voor Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en de Aanschafregeling Zero Emissie Trucks (AanZET). Met het ontheffingenbeleid geef ik reeds invulling aan de motie van het lid Van Haga. Nadere toelichting over het ontheffingenbeleid vindt u in de bijlage.

Naar aanleiding van de motie Erkens c.s. is vanuit mijn ministerie contact geweest met een deel van de 29 gemeenten die een zero-emissiezone hebben aangekondigd. In deze contacten is door de gemeenten aange-

¹ Kamerstuk 32 637, nr. 573.

² Kamerstuk 36 410 XIII, nr. 41.

geven dat zij het huidige ontheffingenbeleid ondersteunend zien aan ondernemers en kleine mkb'ers die om verschillende redenen op dit moment nog niet over kunnen stappen op een emissieloos voertuig. Ik blijf graag in gesprek met gemeenten om te kijken of dit ook in de toekomst het geval blijft. Zoals hierboven toegelicht evalueer ik daarnaast drie maanden na inwerkingtreding van het Centraal Loket of er voldoende ontheffingsmogelijkheden zijn die voorzien in de gevallen waar de overstap voor kleine mkb'ers niet mogelijk is. Dit doe ik om te voorkomen dat er ondernemingen en kleine mkb'ers zijn die tussen wal en schip dreigen te vallen ondanks de gemaakte afspraken. Het enige waar het beleid de motie niet in tegemoet komt, is het ontheffen of uitzonderen van mkb'ers met voertuigen met emissieklasse 4 of lager. Deze voertuigen hebben echter nu ook al geen toegang tot milieuzones voor bestelauto's. Dit terugdraaien zou een stap terug in de tijd zijn en betekent dat de luchtkwaliteit in steden ernstig zou verslechteren. De uitgesproken zorgen in de motie Erkens c.s. agendeer ik in het eerstvolgende overleg met gemeenten en ondernemingsbranches om afspraken te maken over de wijze van monitoren van eventuele schrijnende gevallen.

Tot slot

Met deze brief hoop ik meer duidelijkheid gegeven te hebben over het beleid omtrent de zero-emissiezones en mijn inzet om samen met gemeenten oog en oor te hebben voor de geuite zorgen.

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

BIJLAGE

Rolverdeling tussen Rijk en gemeenten

- In de wetgeving, artikel 86e RVV 1990 (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990), is per 2020 opgenomen dat (kortgezegd) gemeenten per 2025 ZE-zones voor vrachtauto's en bedrijfsauto's kunnen instellen. De gemeenten gaan daarmee over de **invoering** van de zero-emissiezones.
- Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de **ontheffingen**. De lokale wegbeheerder, de gemeente, heeft op grond van artikel 87 de bevoegdheid ontheffing te verlenen voor (onder andere) ZE-zones. Gemeenten kunnen op basis van hun eigen ontheffingenbeleid bepalen aan welke voertuigen zij ontheffing verlenen. In de Uitvoeringsagenda stadslogistiek hebben gemeenten afgesproken zo veel mogelijk geharmoniseerd ontheffingenbeleid te ontwikkelen.
- Het Rijk is verantwoordelijk voor de **harmonisering** van de zero-emissiezones. Als het Rijk géén zorg draagt voor kaders en afspraken over bebording, de overgangsregeling en vrijstellingen, is de kans groot dat gemeenten op eigen voorwaarden een zero-emissiezone invoeren. Daarmee ontstaat een lappendeken aan regels en daarmee onduidelijkheid op de weg.
- Het Rijk is verantwoordelijk voor de **vrijstellingen**. Vrijstellingen zijn landelijk vastgestelde uitzonderingen op de hoofdregel en gelden op grond van het RVV voor alle voertuigen die aan de vrijstellingsvereisten voldoen in heel Nederland. Het gaat dan om voertuigen die zijn te onderscheiden van soortgelijke voertuigen op basis van onder andere het kentekenreglement. De in het RVV opgenomen vrijstellingen zijn in overleg met de gemeenten vastgesteld.

Overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen

Overgangsregeling

Tot 2030 geldt er een overgangsregeling voor voertuigen die vóór 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet. Bestelbussen met emissieklasse 5 mogen tot 1 januari 2027 in de zones rijden. Voor emissieklasse 6 is dat tot 1 januari 2028. Vrachtwagens met emissieklasse 6 mogen tot 2030 de zones inrijden, mits maximaal vijf (bakwagens) tot acht (trekker-oplegger) jaar oud. Van alle huidige bestelbussen in Nederland is 72% emissieklasse 5 (26%) of 6 (46%).³ Deze mogen dus tot respectievelijk 1 januari 2027 en 1 januari 2028 de zones in.

Vrijstellingen

Naast de bovenstaande overgangsregeling bestaan er negen soorten vrijstellingen. Deze vrijstellingen gelden voor voertuigen met verschillende carrosseriecodes waarvan redelijkerwijs niet te verwachten valt dat ze tijdig kunnen overstappen op een zero emissie-alternatief. Het gaat dan om een aantal bijzondere typen voertuigen zoals winkelwagens voor detailhandel of kraanwagens. Daarnaast is er een vrijstelling voor voertuigen die ouder zijn dan 40 jaar.

Ontheffingen

De aanvragen van de ontheffingen verlopen via een Centraal Loket uitgevoerd door de RWD, waar het Rijk de opdrachtgever van is. Het bevoegde gezag in het geval van zero-emissiezones is de gemeente waar

³ Trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen – Editie 2023, zie bijlage.

de zone zich bevindt. De gemeenten mandateren het Centraal Loka om voor hen de ontheffingen af te handelen. Bij het Centraal Loka kunnen ondernemers voor alle gemeenten ontheffingen aanvragen. Hieronder vallen in totaal acht typen ontheffingen. Deze ontheffingen bieden ook ruimte aan ondernemers die om zwaarwegende redenen (nog) niet kunnen overstappen:

- Ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden. Deze ontheffing kan worden aangevraagd als de ondernemer hard kan maken dat op basis van de financiële situatie de investering in een zero emissie-voertuig niet mogelijk is.
- Ontheffing als er geen emissieloze alternatieven zijn voor het voertuig. Deze ontheffing kan worden aangevraagd als er redelijkerwijs geen emissieloos alternatief beschikbaar is in de markt.
- Ontheffing op basis van de hardheidsclausule; de gemeente heeft op basis van maatwerk ruimte om in geval van onvoorziene bijzondere en/of zwaarwegende omstandigheden een ontheffing te verlenen. Een voorbeeld is een naderend pensioen.
- Ontheffing wegens lange levertijden. Als een nieuw elektrisch voertuig wel op tijd besteld is maar niet voor 1 januari 2025 geleverd wordt, wordt een ontheffing gegeven tot aan levering van het nieuwe voertuig.
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen zoals kermis- of circusvoertuigen, bedrijfsauto's met zware laadkraan, verhuisauto's en vrachtwagens voor exceptioneel vervoer, mits niet ouder dan 13 jaar.
- Ontheffing voor plug-in hybride voertuigen.
- Ontheffingen voor particulier bezit van bestel- en vrachtauto's.
- Dagontheffingen. Hiervan krijgt een ondernemer er maximaal 12 per stad per jaar.