

4

Vragenuur: Vragen Van der Plas

Vragen van het lid Van der Plas aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over **het komende verbod op fossiel vrachtvervoer in steden en de haalbaarheid hiervan**.

De voorzitter:

Ik nodig de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat uit. Ik nodig mevrouw Van der Plas uit om haar mondelinge vraag te stellen aan de staatssecretaris over het komende verbod op fossiel vrachtvervoer in steden en de haalbaarheid hiervan. Het woord is meteen aan mevrouw Van der Plas van BBB.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Dank u wel. Het is niet één mondelinge vraag, maar ik heb een hele rits vragen voor de staatssecretaris. Bijna 30 grote steden in Nederland voeren tussen 2025 en 2030 een verbod in op bestelbusjes en trucks die rijden op fossiele brandstof, benzine en diesel. Ondernemers zijn heel erg druk om hun wagenpark elektrisch te krijgen, maar dit kost heel veel geld. De subsidiepotten zijn leeg en de laadpalen zijn lang niet voldoende. De Amsterdamse verhuizer Michael Combee, bijvoorbeeld, gaf in Het Financieele Dagblad aan bijna 800 verhuizingen te doen in Amsterdam. Slechts 10% van het aantal verhuizingen dat hij doet, is buiten Amsterdam. Maar ja, Amsterdam is natuurlijk weer groen, dus daar mag hij straks niet meer terecht met zijn trucks. Hij moet 1,2 miljoen euro investeren in elektrische wagens, want anders kan hij zijn bedrijf gewoon opdoeken. Maar subsidie krijgt hij niet. Steun om vijf elektrische vrachtwagens te kopen, krijgt hij niet. Waarom? Omdat er meer aanvragen zijn dan geld. In april werd de regeling van 30 miljoen euro in één dag ruim vier keer overtekend tot 120 miljoen euro.

Ondernemers willen wel overschakelen en ze willen wel investeren, maar waarom zijn de randvoorwaarden niet op orde? Hoe moeten ondernemers dit betalen? Waarom zijn er nog niet genoeg laadpalen? Waarom moeten bedrijven soms jaren wachten op een laadpaal? Waarom doen we dit zonder dat het energienet dit allemaal aankan?

Hoe gaat de staatssecretaris beter communiceren met MKB Nederland en de belangenorganisatie van de transportsector? Wat heeft de staatssecretaris al gedaan op dit gebied? Hoelang komen deze signalen al binnen en wat heeft de staatssecretaris hiermee gedaan? Is er overleg tussen deze staatssecretaris en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat? Zo ja, weten zij van elkaar waar ze mee bezig zijn?

Wat gaan deze regels betekenen voor markten en kermissen? De branchevereniging Koninklijke CVAH schetste in Het Financieele Dagblad dat dit het einde betekent voor de markt- en kermisexploitanten. Markten en kermissen zijn plekken waar mensen samenkomen. Ze kletsen met elkaar, kopen verse producten op de markt, hebben plezier met elkaar en gaan daarna lekker op een terras zitten in het dorp of in de stad. Ze gaan elders nog winkelen; goed voor de lokale economie. Wat gaat dit betekenen voor de leefbaarheid in de binnensteden? Beseft de staatssecretaris dat er hoge investeringen doorgerekend gaan worden aan de

burgers, die toch al moeilijk hun rekeningen betalen? Het is echt een bizar iets wat we in Nederland aan het doen zijn. We maken onze binnensteden hiermee helemaal kapot. We faciliteren niet eerst iets. Nee, we zeggen: je moet het doen en dan gaan we wel kijken hoe we het oplossen.

Voorzitter een hele rits vragen. Het woord is aan de staatssecretaris, zeg ik dan maar via u.

De voorzitter:

Zo is het, mevrouw Van der Plas. Gaat uw gang, staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

Dank u wel, voorzitter. Allereerst klopt het dat ik serieuze ambities heb om binnensteden schoner te maken en dat het verduurzamen van goederenvervoer daar ook belangrijk bij is. En nee, het klopt niet dat dit ten koste gaat van de individuele ondernemer. Ik wil juist dat de ondernemers op hun eigen natuurlijke moment kunnen investeren om de overstap te maken. Ik zal daar dadelijk ook nog wat verder op ingaan. Het Rijk maakt het vanaf 1 januari 2025 voor steden mogelijk om op eigen initiatief een zero-emissiezone in te stellen. Dat is volgens een afspraak in het Klimaatakkoord. Het is vervolgens aan gemeenten zelf of ze zo'n zero-emissiezone instellen en wanneer. Om dat te realiseren hebben we samen met gemeenten en brancheorganisaties in 2021 de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek opgesteld en we hebben ons samen gecommitteerd aan de acties die nodig zijn om de zero-emissiezones in te voeren.

Het is belangrijk dat ondernemers voldoende tijd hebben om de overstap te maken. Dat ben ik echt met mevrouw Van der Plas eens. We zien dat er voor bepaalde categorieën voertuigen nog geen emissievrij alternatief is. Daarom gaan we dat ook niet verplichten. Zo krijgen zowel de in het artikel genoemde verhuiswagens als de kermis- en circusvoertuigen tot 2030 een ontheffing. Marktkramen van een bepaald type en ook kraanwagens vallen ook onder de vrijstellingen die tot 2030 gelden. Ik hoop dat de mensen die zich daar zorgen over maken, tenminste deze reactie horen en dan enigszins gerustgesteld zijn. We werken ook aan een centraal loket waar ondernemers terecht kunnen om een ontheffing voor meerdere steden tegelijk aan te vragen. Eén van de kritieken die we vaak hoorden op de milieuzones was dat er een beetje een lappendeken zou komen van allerlei manieren van invoering. Daarom proberen we dat op deze wijze wat meer op een uniforme, gelijke manier te doen.

We werken daarnaast aan het realiseren van voldoende logistieke laadinfrastructuur. Dat is natuurlijk een punt waar ik niet alleen voor aan de lat sta. Mevrouw Van der Plas vroeg specifiek om laadpalen, maar het gaat met name ook om de netcapaciteit. Daarover ben ik heel intensief in gesprek met collega Jetten, die daarvoor aan de lat staat. Wij vinden het natuurlijk allebei van belang om onze doelen te halen die we in het Klimaatakkoord hebben afgesproken. Dat betekent dat er voldoende netcapaciteit beschikbaar moet zijn. Daar wordt dus in geïnvesteerd. We investeren ook in onze communicatie in de komende anderhalf jaar, in de aanloop naar 2025. Daar moet wel echt nog een slag bij, maar dat komt ook doordat het natuurlijk toch nog even een tijdje weg is. We houden heel goed in de gaten voor

welke soorten voertuigen geen goede of betaalbare alternatieven zijn, zodat we daar ook uitzonderingen voor maken.

We houden ook een vinger aan de pols zodat we kunnen bijsturen als er hobbels op de weg zijn. Binnenkort is er bijvoorbeeld een gesprek tussen mijn ministerie en de Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, dus de marktkoopmensen, om ook met hen te spreken over de zorgen die er zijn. Want nogmaals, op het moment dat iets niet kan, gaan we dat ook echt niet verplichten. Ik ben er wel heel optimistisch over om samen die hobbels aan te pakken. We zijn hier natuurlijk al vanaf 2019 mee bezig. Er is dus ook best al wat tijd voor bedrijven om zich uiteindelijk voor te bereiden. Er zijn veel uitzonderingscategorieën tot en met 2030.

Ik zie — dat gaf mevrouw Van der Plas ook al aan — dat er heel veel ondernemers zijn die ertoe bereid zijn om de logistiek schoner te maken. Het is terecht dat ze aangeeft dat de subsidie voor vrachtwagens binnen één dag al een aantal keren overtekend was. Dat betekent ook dat we op zoek gaan naar andere manieren om aanvullende subsidies te vinden. Helaas is de pot af en toe op en zijn onze ambities groter dan dat, ook die van de mensen die bijvoorbeeld een elektrificering van hun vrachtwagens willen. Maar tot 2030 komt er ook nog 1 miljard euro beschikbaar door de vrachtwagenheffing. Die komt ten goede aan het verduurzamen van het vrachtvervoer.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ik hoor een paar dingen van de staatssecretaris. Ik hoor onder andere dat er tot 2030 ontheffingen worden gegeven voor kermissen, circuswagens en marktkramen. Ik hoor de minister ook zeggen dat als het niet lukt, ze dit niet gaat verplichten. Ik ga ervan uit dat dat dan in het totaal is, dus dat het voor niemand die het niet lukt, toch verplicht wordt. Dat geldt tot 2030. En dan? Wat gebeurt er als we de netcapaciteit dan nog steeds niet op orde hebben? Wat gebeurt er als we dan nog steeds niet genoeg laadpalen aan kunnen sluiten? Wat gebeurt er als er dan nog steeds heel veel stroomstoringen zijn? Wat gebeurt er als er steeds meer elektrische voertuigen — denk daarbij aan bussen — en elektrische apparaten worden aangesloten? En dan? Wat is er dan na 2030? Moeten de ondernemers die het nog niet hebben dan weg?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik ga niemand houden aan het onmogelijke. Als de laadinfrastructuur onvoldoende op peil is, dan zijn er genoeg momenten waarop we tussentijds nog kunnen ingrijpen. In 2026 komt er een evaluatie. Dan gaan we opnieuw bezien of er nog aanscherpingen in de verruiming moeten komen. Dat gaan we ook zo doen. Ik wil namelijk wél graag de binensteden verduurzamen. Er wordt ook goed overlegd met de brancheorganisaties om te kijken hoe we dat op de best mogelijke manier kunnen vormgeven. Natuurlijk wringt de schoen op bepaalde plekken.

We hebben verschillende manieren om ondernemers tegemoet te komen. Dat gebeurt in de eerste plaats via vrijstellingen. Er zijn een heleboel categorieën. De eerste geldt voor oldtimers, voor kraanwagens, voor hoogwerkers, voor betonmolens en voor straatvegers.

Dan heb je nog een categorie waarvoor je een ontheffing kunt krijgen. Daar verwees mevrouw Van der Plas in haar eerste bijdrage naar. Die geldt voor kermis- en circusvoertuigen, voor bedrijfsauto's met een zware laadkraan, voor verhuisauto's en voor trekkers met vier of meer assen en jonger dan 13 jaar.

En dan is er nog een derde categorie. Dat vind ik zelf ook een hele belangrijke. Dat gaat over de hardheidsclausule. Als een ondernemer bijvoorbeeld richting zijn pensioen aan het gaan is en het niet redelijk is om te vragen om nog een investering te gaan doen in een nieuw elektrisch voertuig, dan kan de gemeente ook nog eens een keer maatwerk toepassen.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Ja, kijk, we hebben een Klimaatminister die als een darter lammetje blij door de wei aan het springen is vanwege alle maatregelen die voorhanden zijn. We lopen weer helemaal voorop en zijn weer allemaal dingen aan het bedenken. Wat ik deze staatssecretaris hoor zeggen is dat we er eigenlijk helemaal niet klaar voor zijn. Daar komen we nu achter. Dan denk ik: was dit niet voorzien? We gaan dit soort dingen toch niet doen zonder dat de randvoorwaarden op orde zijn? Je kunt toch niet vragen van ondernemers en mensen in Nederland om op deze manier te moeten investeren? De staatssecretaris zegt ook dat er een hardheidsclausule is voor mensen die met pensioen gaan, maar misschien willen die het bedrijf wel overdoen aan iemand, aan hun zoon. Waarom voorzien we dit allemaal niet? Waarom moet het allemaal op deze manier?

De voorzitter:

Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Heijnen:

2030 is nog best een eind weg en een gemiddelde bestelbus, bijvoorbeeld, heeft een afschrijving van zes jaar. Bovendien zijn we ook al een aantal jaren onderweg om het systeem op een goede manier in te regelen. Ik heb heel duidelijk aangegeven dat ik niemand ga houden aan het onmogelijke. Daarom komen er momenten waarop we gaan kijken of we goed bezig zijn en of onze ambities, die we ook nodig hebben, om in 2030 dingen verplicht te stellen, tegen die tijd ook zijn ingeregeld. Want als er onvoldoende laadcapaciteit is, kan ik ondernemers niet gaan verplichten om een elektrische bus te gaan rijden. Natuurlijk is dat niet zo, maar het kabinet is op dit punt wel heel ambitieus, zoals mevrouw Van der Plas weet. We willen graag onze klimaatdoelen halen. We gaan dus de komende jaren ook echt niet stilzitten. Bovendien is er volop overlegd, ook met de brancheorganisaties. Daar vroeg ze ook naar. Dat gebeurt volop. We hebben ook geprobeerd die plannen zo veel mogelijk van onderop vorm te geven. En we hebben die evaluatiemomenten ingebouwd.

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn een aantal vervolgvragen. Graag kort en krachtig. Allereerst de heer Koerhuis, VVD.

De heer **Koerhuis** (VVD):

Ik ben blij dat deze mondelinge vraag is toegewezen, want ik had hier ook een mondelinge vraag over aangemeld. Ik heb goed geluisterd naar de antwoorden van de staatssecretaris en ik moet zeggen: ik vind het maar vaag. Ik hoor haar praten over 30 gemeentes, ontheffingen, vrijstellingen enzovoort. Maar als we er niet klaar voor zijn, dan kan die invoeringsdatum toch gewoon naar achteren? Kan de staatssecretaris dat niet gewoon simpel toezeggen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Er is dus ruimte voor vrijstellingen. Zo hebben wij het systeem nu ingeregeld. We werken er uiteindelijk naartoe om richting 2030 die zero-emissiezones op een goede manier ingeregeld te hebben. Daarvoor stellen we behoorlijk wat subsidie beschikbaar. We doen dat ook in overleg met de sector. We hebben weegmomenten om te kijken of het ons ook allemaal lukt in de tijd die wij daarvoor stellen. En er is ook altijd ruimte voor maatwerktoepassingen door gemeentes. Dat zijn een aantal voorwaarden. Ik ben heel erg hoopvol dat we binnen die voorwaarden de doelen realiseren. Er zijn dus nog genoeg momenten waarop ik daarover met de Kamer in gesprek zal gaan.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Voor D66 zijn die emissievrije zones heel belangrijk, natuurlijk vanwege het klimaat en vanwege de leefbaarheid in de stad, want we moeten niet vergeten — dat wil ik toch wel even memoreren — dat 1,2 miljoen mensen in ons land een longziekte hebben. Die zitten te springen om die emissievrije zones.

De **voorzitter**:

Uw vraag.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb de staatssecretaris niks horen zeggen over drie opties die de ondernemers ook nog zouden kunnen helpen. Zou ze daarop kunnen reflecteren? Die zijn het naar voren halen van aanschafsubsidies, het naar voren halen van de terugsluis van de vrachtwagenheffing en het coördineren en stimuleren van samenwerking van vervoerders in de stadslogistiek, zodat ze samen vracht kunnen vervoeren en de investeringslast kunnen beperken.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Om op dat laatste punt terug te komen dat mevrouw Van Ginneken aanhaalt, natuurlijk zullen ondernemers ook zoeken naar slimme oplossingen. Dat is hun ondernemersgeest. Ik weet dat gemeenten ook aan het nadenken zijn over hoe ondernemers geholpen kunnen worden bij het bevoorraden van de binnensteden. Dat gebeurt dus gelukkig al voor een deel. Daar waar wij kunnen ondersteunen, bijvoorbeeld met het delen van kennis, zullen we dat zeker doen.

Als het aankomt op geld, zei ik net al dat we een aantal subsidies ter beschikking hebben. Een aantal zijn ontzettend populair. Die vrachtwagensubsidie was binnen één dag al een aantal keren overtekend. Dat betekent dat ondernemers wel heel graag willen, maar net dat zetje in de rug nodig

hebben van die subsidie. Daarom zijn we ook aan het zoeken naar meer middelen. Daar hebben we ongetwijfeld nog wel een keer een gesprek over met elkaar in een commissievergadering. We kunnen onze euro maar één keer uitgeven. Daarom heb ik best veel hoop gevestigd op die vrachtwagenheffing, die ook weer een miljard extra gaat opleveren. Dat zet flinke zoden aan de dijk om het vrachtverkeer uiteindelijk op een goede manier te verduurzamen.

De heer **Alkaya** (SP):

Het is goed dat de staatssecretaris aangeeft dat ze niemand aan het onmogelijke zal houden, maar ik ben bang dat veel kleine ondernemers wel ervaren dat ze aan het onmogelijke worden gehouden om de doelen te halen die hier in Den Haag worden gesteld, terwijl dat voor hen helemaal niet mogelijk is. Gelukkig komen die ontheffingen er, maar ik heb niet het idee dat de communicatie met de kleine ondernemers goed gaat. De staatssecretaris zei "ik hoop dat ze naar dit debat aan het kijken zijn", maar ik denk dat dat niet het geval is. Ik denk dat ze aan het ondernemen zijn. Hoe gaat de staatssecretaris de communicatie verbeteren, zodat al die kleine ondernemers op de hoogte worden gesteld van die ontheffingen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben heel duidelijk afgesproken met de brancheorganisaties dat zij de communicatie richting hun eigen achterbannen voor een deel zelf op een goede manier inregelen, zodat het met maatwerk gebeurt en op een toegepast niveau. Maar natuurlijk is het ook heel erg belangrijk dat wij heel actief over die zero-emissiezones gaan communiceren. Dat gaan we onder andere doen met een actieve campagne, waar in de komende anderhalf jaar aandacht voor zal zijn. Ondernemers worden dus op allerlei manieren extra gewezen op de mogelijkheden en kansen die dit hun biedt en op waar ze uiteindelijk aan moeten voldoen.

De heer **Krul** (CDA):

Het is goed dat de staatssecretaris bezig is met het tegengaan van vervuiling en met het terugdringen van emissies, maar tegelijkertijd dreigt het gevaar dat we een lappendeken worden van maatstaven die een ongelijk speelveld veroorzaken. Mijn vraag is: hoe zorgen we ervoor dat juist de kleine ondernemer, de zzp'er en de mkb'er, hier niet de dupe van wordt? Want zij kunnen geen dure elektrische bestelauto kopen en hebben niet de schaalvoordelen van een groot bedrijf. Hoe voorkomen we dat juist zij hier de dupe van worden?

Staatssecretaris **Heijnen**:

We hebben goed geleerd van de invoering van de milieuzones. Een belangrijk punt van kritiek daarbij was dat het als een lappendeken kon worden ervaren. Daarom hebben we nu heel specifiek gezegd: we gaan kijken naar een uniform systeem, naar een zo veel mogelijk eensluidend systeem voor alle gemeenten in Nederland. Maar daarin moet nog wel ruimte zijn voor maatwerk. Dat kan ook worden toegepast door de gemeenten. Het is heel belangrijk dat iedereen mee kan doen aan de hele transitie waar we met elkaar in zitten, zoals het verduurzamen van de wagenparken van bedrijven. Ook kleine ondernemers moeten daaraan mee kunnen doen; dat ben ik helemaal eens met het CDA. Kleine

ondernemers krijgen van ons dan ook een hoger subsidiepercentage, bijvoorbeeld bij de subsidie voor het elektrificeren van bestelauto's. Maar dat geldt ook voor de AanZET-subsidie, de vrachtwagensubsidie. Daarbij geldt een hoger subsidiepercentage voor kleine ondernemers in relatie tot de grote jongens.

De voorzitter:

Tot slot de heer Madlener van de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Het kabinet laat weer eens zien waar het goed in is: het stellen van onmogelijke eisen en voorwaarden. Onhaalbare doelen hebben ons land al eerder in grote problemen gebracht. Kijk naar de stikstofcrisis en de waterkwaliteitscrisis, die we ook nog krijgen. En nu komt deze crisis in deze steden er nog bovenop. Ik heb de staatssecretaris horen toezeggen: ik ga niet het onmogelijke vragen van ondernemers. Betekent dat dat ondernemers straks niet bekeurd zullen worden als hun voertuigen niet aan de milieueisen voldoen? Kunnen we dat hier officieel afspreken met elkaar?

Staatssecretaris Heijnen:

Ik heb aangegeven dat wij met de brancheorganisaties in gesprek zijn. Op basis daarvan hebben we gekeken welke categorie moet worden vrijgesteld tot 2030 en welke categorie een ontheffing moet kunnen aanvragen als zij dat wil. Een verhuizer in Amsterdam kan voor zijn vrachtwagens bijvoorbeeld een ontheffing aanvragen tot 2030. Dat is een behoorlijke tijd. Daarnaast is er nog een derde categorie, waarop de gemeenten zelf maatwerk kunnen toepassen. Ik heb ook aangegeven dat ik het heel belangrijk vind dat alle randvoorwaarden op een zo goed mogelijke manier zijn ingeregeld. Natuurlijk moet er voldoende laadcapaciteit zijn en moeten er voldoende laadpalen zijn. Ik ga niemand houden aan het onmogelijke, maar we willen wel ambitieus blijven. Je ziet overigens ook dat een heleboel ondernemers wel degelijk bereid zijn om die stap te zetten. Bovendien valt het omslagpunt ten aanzien van de kosten van bestelbusjes vanaf 2025 uit in het voordeel van elektrische bestelbusjes. Dan worden die relatief goedkoper dan een ouderwetse diesel- of benzineauto.

De voorzitter:

Dank. Dan wil ik de staatssecretaris bedanken voor het beantwoorden van de vragen en voor haar aanwezigheid bij de stemmingen. Ik schors de vergadering voor een enkel moment. Dan gaan we over tot de stemmingen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.