

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging RVV 1990 i.v.m. voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones

(Internetconsultatie van 15 januari tot en met 15 februari 2021)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een aanpassing voor van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). In het RVV 1990 is al geregeld dat het voor gemeenten per 2025 mogelijk is nul-emissiezones (ZE-zones) voor stadslogistiek in te stellen. Met deze aanpassing wordt een overgangsregeling vastgesteld voor vrachtwagens en bestelwagens. Ook worden in dit ontwerpbesluit de landelijke vrijstellingen en ontheffingen bepaald.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

1. Bedrijfsleven met vracht- en/of bestelwagens

Bedrijven met vracht- of bestelwagens die in ZE-zones opereren moeten op termijn hun wagenpark vervangen door ZE-voertuigen of overstappen op een alternatief logistiek concept.

Er wordt bepaald dat:

- Vanaf 2025 alle bestel- en vrachtauto's die op kenteken worden gezet nul-emissie moeten zijn om de ZE-zone in te mogen;
- Vanaf 2030 alle bestel- en vrachtauto's die de ZE-zone inrijden nul-emissie moeten zijn.

Er worden overgangstermijnen voorgesteld:

Voor vrachtauto's:

- Afhankelijk van type en leeftijd mogen vrachtwagens/oplegger-trekkers van emissieklasse 6 tot 2030 de ZE-zone inrijden;
- Plug-in hybride vrachtauto's mogen tot 2030 de ZE-zone in, als uit onderzoek blijkt dat zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos kunnen rijden.

Voor bestelauto's:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot 2027 toegang tot de ZE-zones voor stadslogistiek;
- Bestelauto's met minimaal emissieklasse 6 hebben tot 2028 toegang tot de ZE-zones voor stadslogistiek.

Daarnaast geldt dat, net als bij de milieuzones, voor specifieke voertuigen een vrijstelling geldt, of een ontheffing kan worden afgegeven. De gemeentelijke hardheidsclausule ziet toe op die gevallen, waarin de weg maar emissieloos vervoer nog niet haalbaar blijkt. Ten behoeve van bedrijven met bestel- en vrachtauto's komen er diverse regelingen die de aanschaf van nul-emissie voertuigen ondersteunen.

2. Burgers

Zero-emissiezones zijn bedoeld voor stadslogistiek en niet voor particulieren. Particulieren kunnen daarom bij de gemeente een ontheffing aanvragen voor hun voertuig, mits zij aan kunnen tonen dat het niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. In 2021 wordt met gemeenten uitgewerkt hoe deze ontheffing nader vormgegeven kan worden.

3. Overheid

De Rijksoverheid bepaalt met deze aanpassing van het RVV 1990 de landelijke vrijstellingen en ontheffingen voor ZE-zones en de overgangsregeling voor vrachtwagens en bestelwagens. Gemeenten kunnen een ZE-zone invoeren via een verkeersbesluit.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Met deze regeling wordt beoogd de overgang naar ZE-voertuigen voor het bedrijfsleven praktisch, haalbaar en betaalbaar te houden. De regeling speelt in op een soepele overgang en een geleidelijk en zorgvuldig proces, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bestel- en/of vrachtauto.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. In bijzonder was het ministerie benieuwd naar reacties op de werkbaarheid en uitvoerbaarheid van de overgangsregeling en de vrijstellingen en ontheffingen.

Er zijn in totaal vijf reacties ingediend (waaronder een dubbele), deze zijn alle openbaar. Indieners zijn:

- Een particulier;
- FEHAC;
- Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE);
- Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur, in samenwerking met VNG (GNMI/VNG);
- Koninklijke Inretail.

1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties beslaan een aantal uiteenlopende onderwerpen die zich moeilijk onder een noemer laten brengen. Het betreft hier onder meer opmerkingen over fiscale, juridische en infrastructurele zaken. Hieronder wordt hieraan nader aandacht besteedt.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

Hieronder volgen de hoofdpijnen van de reacties. De reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Reactie Particuliere indiener:

- Creëer distributiecentra/hubs buiten de stad voor efficiënt vervoer en extra banen.

Reactie FEHAC:

- Geadviseerd wordt om innovatieve -schone, klimaatvriendelijke en volledig recyclebare-synthetische brandstof in te zetten.
- De regelgeving is alleen gericht op logistiek.
- De grens van ontheffing oldtimers zou moeten liggen bij 30 i.p.v. 40 jaar oud.
- De indiener is tegen het vervallen van de ontheffingen voor 'oldtimers' in 2030.

Reactie NVDE:

- Meer samenhang in wet- en regelgeving nodig, te weten:
 1. Vrachtwagenheffing stimuleren voor volledig emissieloze trucks.
 2. Er dient zsm subsidie voor ZE trucks te komen.
 3. Er dient fiscale vergroening te komen (afschaffing voordelen fossiele auto's).
- Ontwikkel een duidelijke strategie rondom laad- en tankinfrastructuur en randvoorwaarden in RED2

Reactie GNMI/VNG:

- Landelijke werking ontheffingen is juridisch niet houdbaar, leg bevoegdheid bij minister door aanpassing WVV.

Reactie Koninklijke Inretail:

- INretail gaat in op de haalbaarheid van de nul-emissiezones voor ondernemers per 2025. INRetail geeft aan dat de investering voor 2025 te snel is voor ondernemers.
- INretail geeft aan dat de overgangsregelingen verruimd moeten worden en de leeftijdseis bij vrachtauto's geschrapt.
- INretail geeft aan dat zij zorgen heeft over de beschikbare laadinfrastructuur.
- INretail geeft aan dat een geharmoniseerd systeem van groot belang is.
- INretail geeft aan dat er nadelige gevolgen voor de logistiek zijn.
- INretail geeft aan dat er bijzondere voertuigen worden gebruikt waarvoor geen alternatief is.