

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Nederlandse input publieke consultatie herziening emissienormen vrachtvervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 3338).

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	3
GroenLinks-fractie	3
BBB-fractie	4

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Nederlandse input voor de publieke consultatie herziening emissienormen vrachtvervoer. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de betreffende beleidsbrief en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris omtrent de Nederlandse input voor de consultatie die een herziening bepleit voor de emissienormen voor het vrachtvervoer.

### **VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een herziening komt van de huidige CO<sub>2</sub>-normen voor zwaar vrachtvervoer, zoals opgenomen in Richtlijn (EU) 2019/1242. Zij lezen dat de Staatssecretaris de EU-emissie-eisen die gesteld zijn voor 2025 en 2030 strenger wil laten maken. Deze leden willen weten hoe streng zij deze eisen wil laten maken. Zij willen weten of deze strengere eisen enkel gelden voor nieuwe vrachtwagens en hoe er moet worden omgegaan met huidige vrachtwagens.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris ondertussen al een ontwikkelpad voor de laadinfrastructuur in Nederland heeft. Als dit niet het geval is, vragen deze leden hoe zij de strengere EU-emissie-eisen wil invoeren. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris bereid is om af te zien van de strengere EU-emissie-eisen, als het groeipad van de laadinfrastructuur onvoldoende blijkt te zijn. Deze leden willen weten hoe zij de rol ziet van waterstof in de verduurzaming van zwaar wegvervoer en het halen van strengere emissienormen. Deze leden willen weten hoe fabrikanten hierbij gestimuleerd worden.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe andere EU-landen, zoals Denemarken, Ierland, Duitsland, Frankrijk, Zweden, Finland, België en de Baltische staten aankijken tegen het strenger maken van de emissie-eisen.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris hoe de transportsector tegen de strengere EU-emissie-eisen aankijkt. Deze leden willen weten hoe zij de transportsector wil stimuleren om te voldoen aan deze strengere eisen.

De leden van de VVD-fractie willen weten of er gerichte steun komt voor mkb'ers en op welke wijze er rekening wordt gehouden met hun rol.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat het strenger maken van de emissie-eisen noodzakelijk is. Deze leden willen weten hoeveel CO<sub>2</sub> er wordt bespaard door het strenger laten maken van de emissie-eisen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris stelt dat er doelstellingen moeten zijn voor 2027, 2030 en 2035 om CO<sub>2</sub>-neutraal te zijn in 2050. Deze leden willen weten welke doelstellingen de Staatssecretaris voor ogen heeft en in hoeverre Nederland voorloopt op schema om deze doelstellingen te halen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris de EU-emissie-eisen die gesteld zijn voor koelvrachtauto's («HDV's with refrigeration units and air-conditioning systems») ook strenger wil maken. Deze leden willen weten hoe streng de Staatssecretaris deze eisen wil laten maken. Deze leden vragen of de Staatssecretaris ondertussen al een alternatieve manier voor het koelen van vrachtwagens heeft. Als dit het geval is, vragen deze leden hoeveel duurder die koelvrachtauto zijn. Als dit niet het geval is, vragen deze leden hoe de Staatssecretaris de strengere EU-emissie-eisen wil invoeren. Deze leden vragen hoe andere EU-landen, zoals Denemarken, Ierland, Duitsland, Frankrijk en België aankijken tegen het strenger maken van de emissie-eisen voor koelvrachtauto's. Zij vragen de Staatssecretaris hoe zowel de transportsector als de land-, tuinbouw- en visserijsector tegen de strengere EU-emissie-eisen voor koelvrachtauto's aankijkt. In hoeverre raakt dit de concurrentiepositie van de Nederlandse land-, tuinbouw- en visserijsector?

### **PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij de zorgen over de tijdige beschikbaarheid van een duurzame vrachtauto en/of bestelbus herkent.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij bereid is om de zero-emissiezones niet in te stellen, als blijkt dat er onvoldoende duurzame vrachtauto's zijn of dat een aanzienlijk aantal ondernemers nog niet de transitie naar een emissieloos alternatief heeft kunnen maken.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Staatssecretaris of zij de gevolgen, financieel en operationeel, voor ondernemers kan duiden vanwege het instellen van tussentijdse doelstellingen en aanvullende emissie-eisen.

### **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de transitie van fossiel naar klimaatneutraal de grootste uitdaging van deze generatie is. Zij maken zich grote zorgen over de voortgang hiervan en de mate van tegenwerking door landen en (delen van) sectoren die de transitie (nog) niet willen maken. Het is in ieders belang om zo snel mogelijk over te schakelen naar emissievrij transport. Als dat niet kan met emissievrije vrachtwagens, dan zal een substantieel groter deel met het spoor moeten of moeten we productie en consumptie zo organiseren dat dit met minder transportbewegingen kan. Wat deze leden betreft is dit sowieso een «no regret»-maatregel die bij alle beleidskeuzes betrokken moet worden.

De leden van de GroenLinks-fractie dringen wat de discussie rond de emissienormen voor vrachtwagens betreft aan op spoed. De sector lijkt niet nog heel veel techniek te hebben klaarstaan om fossiele vrachtwagens veel zuiniger te maken. De doelen en tussendoelen van enkele procenten zijn weliswaar nuttige stappen, maar ze effenen niet het pad naar emissievrij. Deze leden vragen de Staatssecretaris om Europees aan

te dringen op een einddatum voor nieuwe fossiele vrachtwagens. Een tussendoel van 2% of iets meer dan dat, kan eraan bijdragen om technieken te ontwikkelen, maar veel van de benodigde techniek is al in belangrijke mate reeds uitgevonden en beschikbaar. Het is zaak voor de industrie om afstand te doen van hun fossiele productielijnen en hun volledige capaciteit in te zetten voor emissievrije voertuigen. Daarvoor hebben we een einddatum voor fossiel nodig. Een datum waar alle fabrikanten en importeurs naar toe kunnen werken, hun bedrijfs- en ontwikkelplannen op kunnen afstemmen en waardoor ze weten waar zij en hun concurrenten aan toe zijn. Is de Staatssecretaris bereid zich hard te maken voor een einddatum rond 2035 voor nieuwe fossiele vrachtwagens? Met een gemiddelde levensduur van 13–14 jaar, zouden we daarmee nét de afgesproken datum van klimaatneutraal in 2050 halen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook bezorgd over de trage uitrol van de laadinfra voor elektrische auto's en vrachtwagens. De omvang van de opgave is al heel lang bekend en nog steeds is er amper zicht op een voldoende dekkend netwerk voor laadfaciliteiten voor zware vrachtwagens. De «dikke kabels» richting de distributiecentra, truckstops en bedrijventerreinen liggen nog bijna nergens. En in veel andere Europese landen ligt er zelfs geen begin van een plan. Deze leden zijn blij dat de nieuwe Duitse regering de ernst hiervan inziet en een aparte Staatssecretaris heeft benoemd. Nederland heeft dit hopelijk niet nodig, maar dat we achterlopen en dat de sector niet gaat volgen zonder garantie op voldoende laadfaciliteiten, is wel duidelijk. Dit vergt heel veel actief sturend en stimulerend overheidsbeleid. Hoe gaat Europa dit kip-eidilemma van laadinfra en e-vrachtwagens doorbreken? Wat wordt de rol van Nederland?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ten slotte benieuwd naar de (elektrische) alternatieven voor batterijaangedreven vrachtwagens. Naast waterstof, dat extreem energie-inefficiënt is, lopen er al vele jaren succesvolle experimenten met vrachtwagens die stroom kunnen tappen van bovenleidingen boven de snelweg. Die techniek zou veel goedkoper per vrachtwagen kunnen zijn, met een veel groter aandeel nuttige lading per vrachtwagen, maar vergt een grotere (overheids)investering in de benodigde infra boven de weg. Hoe is dit nu onderdeel van dit debat? Gaat alle stimulans en regelgeving alleen naar iets zuiniger fossiel of batterijelektrisch? Is dat de beste optie? Wat is de inzet van Nederland?

### **BBB-fractie**

Het lid van de BBB-fractie vraagt of het versnellen van de transitie naar emissieloos vrachtvervoer en hierbij op de troepen vooruit willen lopen niet ten koste gaat van de Nederlandse concurrentiepositie.

Het lid van de BBB-fractie wil daarnaast weten of de Staatssecretaris het mogelijk acht niet alleen zorg te dragen voor adequate laad- en tankinfrastructuur voor emissieloos vrachtvervoer, maar ook de infrastructuur voor overig vrachtvervoer te faciliteren en hen niet het werken onmogelijk te maken.

Het lid van de BBB-fractie heeft zorgen dat het versneld aanscherpen van de emissienormen zal leiden tot een toename in het aantal overschrijdingen van de norm, waardoor een papieren toename van uitstoot blijkt.