

Vergaderjaar 2016–2017

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 228

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 maart 2017

Afgelopen december heeft uw Kamer de motie Smaling, Hoogland en Van Veldhoven (motie Smaling c.s., Kamerstuk 29 398, nr. 515) aangenomen waarin de regering wordt verzocht voor 1 april 2017 aan te geven op welke wijze een gezamenlijk locatiebeleid voor aanbieders van verschillende brandstoffen (fossiel, elektriciteit en in de toekomst mogelijk ook waterstof en andere) voor motorrijtuigen en de bijbehorende aanvullende voorzieningen vorm krijgt. Met deze brief informeer ik u over de stand van zaken met betrekking tot deze motie.

Daarnaast is met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu overleg gepleegd over de aangehouden motie Hoogland en Van Veldhoven (Kamerstuk 31 305, nr. 224) die de regering verzoekt om, naar Frans en Duits voorbeeld, de eerder geldende ontheffing voor bestuurders die met een B-rijbewijs in een elektrische bestelauto reden opnieuw in te voeren. Tot slot ga ik in op een toezegging die ik in het AO Elektrisch Rijden van 7 december jl. heb gedaan op het gebied van de Taskforce Bouw (Kamerstuk 31 305, nr. 227).

Voorzieningenbeleid

Het locatiebeleid op de verzorgingsplaatsen langs rijkswegen wordt hoofdzakelijk bepaald door het voorzieningenbeleid en door de «Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen» (Benzine-wet).

Het huidige voorzieningenbeleid van Rijkswaterstaat bepaalt dat de vergunninghouders van de basisvoorziening tankstation, servicestation of wegrestaurant aanvullende voorzieningen mogen aanbieden. Energielaadpunten zijn sinds 2011 een basisvoorziening, waarbij vanaf het begin is bepaald dat exploitanten hiervan geen aanvullende voorzieningen mogen aanbieden. De overweging hierachter is dat het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doelmatig ruimtegebruik niet wenselijk is meerdere aanbieders te hebben van eenzelfde voorziening.

Rijkswaterstaat is bezig met een herziening van het voorzieningenbeleid. Dit proces is naar verwachting eind dit jaar afgerond. Samen met diverse belanghebbenden wordt gekeken naar een verruiming van de mogelijkheden om op een verzorgingsplaats een voorziening aan te bieden. Belangrijke uitgangspunten blijven hierbij een verkeersveilige en doelmatige inrichting. Daarnaast blijven de gemaakte afspraken tot 2024 met de zittende restaurant- en benzinestationhouders, die zijn vastgelegd in meerdere convenanten en de al eerder genoemde Benzinewet, vanzelfsprekend van kracht.

Concluderend is het nog te vroeg om te zeggen hoe het uiteindelijke voorzieningenbeleid eruit komt te zien. Uw Kamer wordt geïnformeerd zodra de herziening van het beleid gereed is.

Ontheffing B-Rijbewijs

De motie Hoogland en Van Veldhoven (Kamerstuk 31 305, nr. 224) over een ontheffing voor bestuurders met een B-rijbewijs om te mogen rijden in een elektrische bestelauto met een hoger gewicht dan 3.500 kg is door uw Kamer aangehouden zodat ik hier over kon spreken met de Minister van Infrastructuur en Milieu. Inmiddels heeft overleg op ambtelijk niveau plaatsgevonden.

Mede als gevolg van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GD ZES) wordt in toenemende mate gebruik gemaakt van elektrische bestelvoertuigen in de stedelijke distributie. Aangezien er op dit moment onvolledige af-fabriek opties op de markt zijn in het segment, worden voor dit doel bestelvoertuigen met een verbrandingsmotor omgebouwd tot nulmissievoertuigen met een elektrische aandrijflijn. Het gewicht van de voertuigen loopt vanwege de batterijpakketten op tot boven de grens van 3.500 kg, waarmee deze voertuigen alleen nog met een C-rijbewijs mogen worden bestuurd. Dit maakt de inzet van deze voertuigen kostbaarder.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 25 oktober jl. het verzoek bij de Europese Commissie ingediend om een proeftuin te mogen starten waarbinnen een ontheffing wordt verleend aan bestuurders met een B-rijbewijs voor nulmissievoertuigen met een gewicht tot 4.250 kg. Dit komt neer op de bovengrens van rijbewijs-B (3.500 kg) plus 750 kg voor het gewicht van een batterijpakket. De Commissie is verzocht een experiment toe te staan op basis van artikel 4, 5e lid, van de Richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs. Voorwaarde is dat deze voertuigen zijn aangemeld voor de proeftuin waar dit experiment onderdeel van uitmaakt. De voertuigen waarvoor vrijstelling wordt verleend, mogen niet buiten het Nederlandse grondgebied worden bestuurd. Indien de Commissie toestemming voor dit experiment verleent, is de Nederlandse regering voornemens het experiment met een duur van vijf jaar in te laten gaan op 1 januari 2018.

Taskforce Bouwagenda

Ik heb u tijdens het AO Elektrisch Rijden van december jl. toegezegd dat ik bij de Taskforce Bouwagenda onder de aandacht zal brengen of en op welke wijze de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen kan worden meegenomen als onderdeel van innovatie in de bouw. Ik heb dit onder de aandacht gebracht van de Taskforce. Daarnaast heb ik opdracht gegeven verder te onderzoeken in welke mate architecten, projectontwikkelaars, woningbouwcorporaties, bouwers en gemeenten op dit moment geprikkeld worden om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren op parkeerplaatsen in de private gebouwde omgeving (zoals appartementen en kantoorgebouwen) en welke aangrijpingspunten er zijn

om laadpunten in de gebouwde omgeving waar dit nodig is te bevorderen. In de voortgangsrapportage elektrisch vervoer zal ik hier op terug komen.

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp