

POSITION PAPER

Aan de vaste commissie voor IenW van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Met dit position paper levert MKB-Nederland graag een bijdrage aan het rondetafelgesprek van de Tweede Kamer over zero-emissiezones op 15 mei 2024

Ondernemers leveren graag een bijdrage aan het verduurzamen van de mobiliteit; of het nu gaat om het elektrificeren van hun bedrijfsvoertuigen, het gebruik van schonere brandstoffen of werknemers stimuleren om te kiezen voor een elektrische auto, het openbaar vervoer of de fiets. Het moet echter wel haalbaar, uitvoerbaar en betaalbaar zijn. Dit geldt ook voor de aanstaande invoering van de zero-emissiezones. Wij zijn daarbij voor nationale regelgeving, uniform beleid. Ons land is te klein om per stad, per gemeente, verschillende regelingen van toepassing te laten zijn.

In 2025 worden in ongeveer 20 gemeenten zero-emissiezones ingevoerd. Van de ruim 1 miljoen bestelwagens zijn er op dit moment rond de 25.000 elektrisch. Er ligt dus nog een enorme opgave om het wagenpark (verder) te verduurzamen. Daarbij moet worden voorkomen dat ondernemers straks op grote schaal hun klanten in de zero-emissiezones niet meer kunnen bereiken. Het is daarom belangrijk dat de randvoorwaarden op orde zijn. Hieronder de voor ons en ondernemers belangrijkste aandachtspunten.

- **Uniformiteit in regelgeving, zodat ondernemers in elke gemeente dezelfde regeling hebben**

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek hebben gemeenten, belangenorganisaties en rijksoverheid afspraken met elkaar gemaakt over totstandkoming en invoering van zero-emissiezones. In deze agenda zijn onder andere afspraken gemaakt over de overgangs- en uitzonderingsregelingen en de aankondigingstermijn. Ondernemers zijn gebaat bij uniforme regelgeving en voorzienbaar- en bestendigheid van beleid. Het is belangrijk dat gemeenten, en de rijksoverheid, zich aan deze afspraken houden. Niet tussentijds uitzonderingsregelingen gaan wijzigen of ervoor kiezen om lokaal van de landelijk gemaakte afspraken af te wijken. Ook een uniform verkeersbord voor alle gemeenten zorgt voor duidelijkheid bij ondernemers over waar zij wel en niet in mogen rijden. Een lappendeken aan verschillende gemeentelijke verkeersborden moet worden voorkomen.

- **Tijdige opening van het centraal loket voor aanvragen ontheffingen**

Bij de RDW komt een centraal loket waar ondernemers ontheffingen kunnen aanvragen. Ook hier geldt dat uniformiteit - überhaupt bij de vormgeving van en communicatie over de zero-emissiezones - belangrijk is voor ondernemers. Dit geeft duidelijkheid en zorgt voor een eenduidige aanpak. Het voorkomt dat ondernemers zich bij elke afzonderlijke gemeente moeten melden en te maken (kunnen) krijgen met verschillende regels. Wel moet het mogelijk blijven dat gemeenten, via een hardheidsclausule, in specifieke situaties voor de eigen gemeente, een ontheffing kunnen verlenen. Voor nu is het ook belangrijk dat vaart wordt gemaakt met het opzetten van dit centraal loket en ondernemers zich ruim voor 1 januari 2025 bij dit loket kunnen melden om, wanneer dat nodig is, duidelijkheid te krijgen.

- **Maak het voor ondernemers aantrekkelijk en mogelijk over te stappen op zero-emissie voertuigen – verleng stimuleringsbeleid na 2024**

Met het huidige autobeleid voor de periode 2025 – 2030 wordt de nog steeds noodzakelijke stimulering van elektrische voertuigen helaas sterk afgebouwd. Zo is 2024 het laatste jaar voor de SEBA (Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's) en gezien de opgave die er nog ligt, is dat onbegrijpelijk. Om de transitie naar duurzame mobiliteit te versnellen, de CO₂-uitstoot te reduceren én mobiliteit betaalbaar te houden dringen wij dan ook aan op het voortzetten van het (fiscale) stimuleringsbeleid

na 2024. Een meerjarig stimulerings- en belastingbeleid voor (duurzame) bestel- en vrachtauto's is essentieel voor de verdere verduurzaming van het wagenpark. Ook voor bijkomende investeringen zoals het aanleggen van laadinfrastructuur moet aandacht zijn in de vormgeving van dergelijk stimuleringsbeleid.

- **Verleng gedoogregeling C-rijbewijsplicht bij zero-emissie bedrijfsvoertuigen (t/m 4.250 kg) tot nieuwe wetgeving voorhanden is.**

Deze gedoogregeling zorgt ervoor dat bestuurders met een B-rijbewijs ook zwaardere elektrische bestelauto's tot maximaal 4.250 kg mogen besturen. Hiermee krijgt deze groep een vrijstelling voor het C-(vrachtwagen) rijbewijs, dat normaal gesproken boven de 3.500 kg verplicht is. De hogere gewichtsgrens is nodig om het extra gewicht van de batterijen in elektrische bestelwagens te compenseren zonder dat er verlies van laadvermogen is. Deze gedoogregeling loopt tot juli 2024. Dit zet een rem op de verdere verduurzaming van het wagenpark.

Los van het feit dat er al een groot tekort is aan chauffeurs met een C-rijbewijs, jaagt dit bedrijven op kosten aangezien zij hun werknemers een C-rijbewijs moeten laten halen. Daarna lopen zij het risico dat chauffeurs met een C-rijbewijs eerder zullen kiezen voor het besturen van een vrachtwagen dan een elektrische bestelbus. Een punt is ook dat ondernemers de huidige vrijstelling niet mogen gebruiken voor nog nieuw aan te schaffen elektrische bestelauto's. Dit heeft als resultaat dat zij afzien van het aanschaffen van elektrische bestelauto's, dan wel hun reeds aangeschafte bestelauto's moeten laten staan. Met de aanstaande invoering van zero-emissiezones is dit een zeer onwenselijke situatie die zonder ingrijpen nog lange tijd kan voortduren.

- **Een dekkend netwerk van laadinfrastructuur**

Heb je als ondernemer een elektrisch voertuig, dan moet je dit voertuig natuurlijk wel kunnen opladen. Dit betekent dat er een dekkend netwerk van laadinfrastructuur moet zijn, zowel op bedrijventerreinen als in woonwijken, en zowel binnen als buiten de zero-emissiezones. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden moet het bedrijfsvoertuig thuis, bij het werk of in de nabijheid van de werkzaamheden kunnen worden opgeladen: bijvoorbeeld de elektricien die bij spoed meteen op pad moet kunnen, en dus thuis zijn bestelbus moet kunnen laden, of de marktkoopman die na een dag werk met een opgeladen voertuig weer op pad moet kunnen, of hij nu wel of niet in een zero-emissiezone staat. Ook bij de inrichting van verzorgingsplaatsen moet hier rekening mee worden gehouden, zodat bedrijfsvoertuigen onderweg kunnen (bij)laden. Netcongestie gooit op dit moment op veel plekken roet in het eten. Hier zullen overheden bij de invoering van de zero-emissiezones rekening mee moeten houden. De aanwezigheid van voldoende lokale laadinfrastructuur (inclusief omliggende gemeenten) zou expliciet onderdeel moeten uitmaken van de hardheidsclausules.

- **Voorbeeldgedrag door overheden**

De verduurzaming van mobiliteit en een succesvolle invoering van zero-emissiezones is een gezamenlijke opgave, en niet alleen aan ondernemers en werkgevers. De overheid heeft hierin een voorbeeldfunctie. Met het aanschaffen van een tiental dieselvuilniswagens in twee grote steden, of het eerder dan binnen de afgesproken termijn van vier jaar aanzienlijk uitbreiden van de zero-emissiezone in een andere gemeente, laat de overheid zich niet van haar beste bestuurlijke kant zien. Wij verwachten daarin beter voorbeeldgedrag.

Tot slot

De staatssecretaris heeft eerder aangegeven ondernemers niet aan het onmogelijke te houden. Zijn de randvoorwaarden voor de zero-emissiezones dus niet op orde en/of kunnen ondernemers door externe omstandigheden niet voldoen aan de gestelde eisen, gaan wij ervan uit dat gemeenten en rijksoverheid coulant zullen tonen en dat onder andere ontheffingen en een hardheidsclausule uitkomst bieden. Ook een herbeoordeling van de overgangsregeling, op basis van de op dat moment actuele stand van zaken van de verduurzamingsopgave, voordat die voor verschillende voertuigtypes afloopt, draagt bij aan een goede uitrol van de zero-emissiezones.