

## **Position paper VNG t.b.v. rondetafelgesprek Zero-emissiezones, 15 mei 2024**

In Nederland zijn er 29 gemeenten die een invoering van een zero-emissiezone (hierna: ZE-zone) voor stadslogistiek hebben aangekondigd, de eerste twintig gaan dat al doen in 2025. De VNG en deze gemeenten zijn klaar voor de invoering van zero-emissie zones voor stadslogistiek. De invoering van ZE-zones komt niet uit de lucht vallen, maar is een afspraak uit het Klimaatakkoord van 5 jaar geleden. Een ZE-zone draagt direct bij aan het verbeteren van de leefomgeving van inwoners, door schonere lucht, minder geluidsoverlast en een lagere uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijnstof en stikstof in de binnensteden. Uiteindelijk is het doel dat deze gemeenten samen met ondernemers werken aan een gezonde, leefbare stad met schoon en slim vervoer ten gunste van het milieu en de mensen die er leven en ondernemen.

### **Gezamenlijke aanpak zorgt voor breed draagvlak**

Samen met ondernemers uit de sector, werken het Rijk, gemeenten en de sector sinds 2014 (met het ondertekenen van de landelijke Green Deal Zero Emission Stadslogistiek) nauw samen om voorbereidingen te treffen richting nul emissie vanaf 2025. Het is daarbij van belang dat we ondernemers op tijd duidelijkheid bieden, om als overheid betrouwbaar te zijn en zodat ondernemers zich goed kunnen voorbereiden. Daarom zijn in 2020/2021 in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek de uitgangspunten voor de ZE-zones in overleg met alle partijen bepaald. Deze uitvoeringsagenda is breed ondertekend door overheden en door belangenorganisaties zoals TLN, RAI Vereniging, MKB-infra, Techniek Nederland, BOVAG, Aannemersfederatie Nederland Bouw en Infra en Evofenedex.

De kracht van deze gezamenlijk aanpak is het brede draagvlak voor de invoering, route en tijdsfad van ZE-stadslogistiek in 30 tot 40 grote gemeenten. Dit past in de grotere transitie waar de mobiliteitssector voor staat in het kader van minder uitstoot. De met elkaar afgesproken ambities hebben al bijgedragen aan de ontwikkelingen in de markt, zoals een toename in het aantal beschikbare elektrische voertuigen. Ook wordt het steeds betaalbaarder om elektrisch te rijden en blijken de maatschappelijke kosten en baten onder de streep goed uit te pakken. Gemeenten werken voortvarend aan het realiseren van de noodzakelijke oplaadinfrastructuur. Zelfs in gevallen van netcongestie lukt het vrijwel altijd om samen met ondernemers tot goede oplossingen te komen.

### **Breed pakket aan overgangsregelingen en ontheffingen maken uitrol ZE-zones voor ondernemers haalbaar en uitvoerbaar**

Als gemeenten staan we voor de gezamenlijke aanpak, maar we herkennen ook de uitdagingen waar ondernemers mee te maken krijgen. Daarom is er een breed pakket van landelijke overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen afgesproken. Deze overgangsregelingen zorgen ervoor dat ondernemers aan de regels van de zone kunnen wennen en voor een geleidelijke ingroei van zero-emissie voertuigen.

In overleg met de sector zijn overgangsregelingen voor verschillende bestelwagens opgenomen. Emissieklasse 5 bestelwagens kunnen tot 2027 de ZE-zones inrijden en emissieklasse 6 bestelwagens, de grootste groep, tot 2028. Voor vrachtwagens is de overgangsregeling gebaseerd op leeftijd. Opleggertrekkers die op 1-1-2025 niet ouder dan 8 jaar zijn en voor bakwagens tot 5 jaar geldt deze overgangstermijn zelfs tot 2030. Er is recent naar aanleiding van verschillende zienswijzen en signalen uit de Tweede Kamer een extra verruiming opgenomen voor bakwagens die op 1-1-2025 tussen de 5 en 8 jaar zijn. Die kunnen tot 2028 de zones inrijden.

Voor ondernemers die wat meer tijd nodig hebben om over te stappen is er een breed pakket aan landelijk afgestemde ontheffingen voor de zero-emissiezones. Deze kunnen via een landelijk Centraal Loket worden aangevraagd. Als ondernemers niet zo vaak in de zero-emissiezone hoeven te komen, dan zijn daarvoor **dagontheffingen**. Gedurende de (mogelijke lange) **levertijd** voor uitstootvrije voertuigen zijn er ontheffingen mogelijk voor het huidige voertuig. Een ondernemer kan een ontheffing krijgen wanneer een uitstootvrij voertuig dat aan diens eisen voldoet technisch nog **niet beschikbaar** is, bijvoorbeeld voor het trekken van een zware aanhanger of een specifieke opbouw. En als ondernemers **aantoonbaar financieel niet** in de mogelijkheid zijn om de investering in een zero-emissie voertuig te maken dan kunnen zij hiervoor ook een ontheffing krijgen. Gemeenten hebben ook oog voor de zorgen van ondernemers rondom **netcongestie** en bieden ondersteuning en/of een ontheffing als in het uiterste geval de noodzakelijke laadinfrastructuur (nog) niet aanwezig is. Bestel- en vrachtauto's in **particulier bezit** komen ook in aanmerking voor een ontheffing. Tot slot geeft de **hardheidsclausule** gemeenten de mogelijkheid om lokaal maatwerk toe te passen voor gevallen die niet vooraf in beleid zijn voorzien. Te denken valt aan het ontheffen van ondernemers die binnen afzienbare tijd met pensioen willen gaan. Waar nodig zijn gemeenten ruimhartig met het ontheffingenbeleid.

### **Gemeenten bieden lokaal maatwerk**

Zoals bij elke grotere verandering zijn er uitdagingen om het gezamenlijke doel te bereiken. Deze worden ook vanuit delen van de sector, ondernemersverenigingen en inwoners naar voren gebracht in de lokale besluitvormingsprocedures. Gemeenten nemen deze inbreng serieus en houden hier rekening mee in hun lokale vergunningen-en ontheffingenbeleid en communicatie. Veel grote en middelgrote steden zetten zogenoemde 'logistiek adviseurs' in. De adviseurs gaan één-op-één in gesprek met ondernemers (m.n. MKB en ZZP) om hen voor te lichten over subsidiemogelijkheden, fiscale regelingen en stellen kosteloos TCO (total cost of ownership) berekeningen op. Daarnaast geven zij advies over de technische mogelijkheden en innovaties van elektrische voertuigen (trekkracht, laadvermogen, actieradius enz.).

In de praktijk blijkt inmiddels het omslagpunt bereikt dat elektrische bestelwagens in de meeste gevallen een positievere TCO opleveren dan een voertuig op fossiele brandstof, ook al ligt de aanschafwaarde hoger. Deze gesprekken worden door de (lokale) ondernemers over het algemeen als waardevol beschouwd en leveren dusdanige informatie dat de ondernemer daarmee kan gaan ondernemen: eenduidige en volledige informatievoorziening richting de ondernemer is daarin van belang.

### **Aanbevelingen voor de Tweede Kamer**

De VNG en gemeenten staan voor een betrouwbare overheid die samen met ondernemers en inwoners toewerken naar een haalbare en uitvoerbare invoering van zero-emissiezones vanaf 2025. We doen graag een aantal aanbevelingen aan de Kamer die hieraan bijdragen.

#### **1. Voorkom uitstel en daarmee onduidelijkheid voor ondernemers, oneerlijke concurrentie en mogelijke faillissementen**

Gemeenten gaan voortvarend verder met de voorbereidingen voor de invoering van ZE-zones en duidelijkheid bieden aan ondernemers. Eventueel uitstel is zeer nadelig voor de ondernemers in onze gemeenten, die er belang bij hebben om zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen over de regels waar zij zich aan moeten houden en vanwege de zones al investeringen in uitstootvrije voertuigen en in nieuwe dienstverleningsconcepten hebben gedaan. Deze

duidelijkheid en het vasthouden aan het eerder afgesproken tijdsplan is ook essentieel om een gelijk speelveld te behouden en niet ondernemers te benadelen die nu aan het investeren en anticiperen zijn op de invoering van de ZE- zone. Denk hierbij aan ondernemers die investeren in uitstootvrije voertuigen voor hun wagenpark of in specifieke nul-emissie diensten zoals cityhubs, fietskoeriers of bundelaars. Bij evt. uitstel kunnen deze nieuwe dienstverleners/start-ups failliet gaan.

## **2. Zorg voor harmonisatie van verkeersborden**

Om ondernemers te wijzen op de ZE-zone worden op straat verkeersborden geplaatst. Het streven is om deze verkeersborden landelijk te harmoniseren, zodat een lappendeken aan verschillende gemeentelijke verkeersborden wordt voorkomen. Eind vorig jaar heeft uw Kamer de benodigde RVV-wijziging van verkeersborden controversieel verklaard (het '*Ontwerpbesluit wijziging RVV nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone*'). Het effect van de controversieel verklaring is nu dat gemeenten ieder een eigen oplossing moeten zoeken om tijdig de juiste bebording te plaatsen. Om ervoor te zorgen dat gemeenten op tijd de juiste verkeersborden kunnen bestellen en plaatsen, is het nodig dat de controversieel verklaring van de RVV-wijziging wordt herzien en alsnog door de Kamer wordt behandeld. Wachten op een nieuw kabinet biedt ons én vooral ondernemers te weinig zekerheid en scheidt onduidelijkheid.

## **3. Regierol voor het Rijk voor geharmoniseerde invoering**

We staan vanaf 2025 pas aan het begin van de invoering van ZE-zones. Het invoeren van de uitstootvrije zones en de ontheffingsverlening ligt weliswaar bij de gemeenten, maar voor de harmonisatie en de voortgang van de transitie in zijn geheel is het belangrijk dat het Rijk een duidelijke regierol pakt. Zo kan het Rijk gemeenten verder ondersteunen bij de invoering en doorontwikkeling van uniforme ZE-zones. Ook dat bevordert de duidelijkheid voor ondernemers die in verschillende gemeenten opereren.