

RONDETAfelGESPReK ZERO-EMISSIEZONES 15 MEI, 2024



RAI Vereniging is voorstander van een spoedige invoering van de zero-emissiezones (ZE zone) voor de logistiek in steden. De voertuigindustrie kan de zero-emissievoertuigen leveren die nodig zijn om de ZE zones te realiseren. Keuringscapaciteit bij de RDW en Europese regelgeving rondom vrijstelling rijbewijs C zijn aandachtspunten. In de bijlage hebben wij nog wat feiten en cijfers op een rij gezet die met het onderwerp te maken hebben.

RAI Vereniging steunt de invoering van zero-emissiezones in 2025: hou vast aan bestaande afspraken

De zero-emissiezone draagt bij aan het voldoen aan de verplichtingen uit het klimaatakkoord (-49% in 2030). Daarnaast is het vasthouden aan de invoerdatum belangrijk vanuit het oogpunt van de betrouwbaarheid van de overheid. De overheid moet doen wat het toezegt. Voor de voortgang van de transitie is het essentieel dat ook logistieke partijen een prikkel krijgen om te verduurzamen.

Fabrikanten van voertuigen kunnen hun zero-emissievoertuigen niet verkopen als hun klanten niet worden geprikkeld om te kopen. Voldoen fabrikanten, ook Nederlandse, niet aan de Europese CO₂-uitstoot normen dan krijgen ze boetes opgelegd die kunnen oplopen tot honderden miljoenen euro's.

Zero-emissiezones voortzetten na 2025: hou vast aan bestaande afspraken

RAI Vereniging constateert dat de afspraken van de uitvoeringsagenda stadslogistiek uit november 2020 volgens de huidige tekst aflopen na 1 januari 2025. Dat laat gemeenten vrij vanaf 2 januari 2025 af te stappen van de geharmoniseerde afspraken of de ZE zone zelfs volledig in te trekken. Dit zorgt mogelijk voor onzekerheid bij ondernemers.

Piek van voertuigorders vraagt om zekerheid keuringscapaciteit RDW

De druk op de productiecapaciteit van carrosseriebouwbedrijven neemt dit jaar stevig toe door de invoering van de ZE zones en het afschaffen van de vrijstelling bpm op bestelwagens met dieselmotor per 1 januari 2025. Veel ondernemers bestellen nog voor afschaffing bpm een bestelwagen die veelal naar wensen van de klant opgebouwd moet worden door carrosseriebouwers. Het beleid staat toe dat zij daarmee de ZE-zones nog in mogen zolang het voertuig voor de ingangsdatum van 1-1-2025 op kenteken is gezet bij de RDW. Op dit moment werken de carrosseriebouwers hard om deze voertuigen op tijd klaar te hebben. Ook de RDW werkt hard om voldoende keuringscapaciteit vrij te maken om de voertuigen te keuren. Wij willen vragen om de zekerheid vanuit de overheid dat als voertuigen op tijd klaar zijn bij de carrosseriebouwers, maar wegens gebrek aan capaciteit bij de RDW niet op tijd gekeurd kunnen worden, deze voertuigen nog wel de zero-emissie zones in mogen.



Regel Europees het toestaan van een aanhangwagen en personenvervoer met rijbewijs C

Wij pleiten ervoor dat de Nederlandse overheid de tijdelijke vrijstelling rijbewijs C voor elektrische voertuigen tot 4250 kg zo snel mogelijk permanent maakt. Er is aanvullend op dit onderwerp een Europese discussie over of een aanhangwagen getrokken mag worden met een vrijstelling rijbewijs C, zowel bij B als BE rijbewijs. Dit geldt ook voor het vervoer van personen. Om de keuzevrijheid voor elektrische rijden in de ZE zones te vergroten voor ondernemers bepleiten wij dat de Nederlandse overheid zich in Europa maximaal inzet om vrijstelling voor de aanhangwagen en personenvervoer mogelijk te maken. En vervolgens deze vrijstelling zo snel mogelijk omzet in Nederlandse wetgeving.

Blijf werken aan een nog betere laad- en tankinfrastructuur en bijbehorende netcapaciteit

Nederland haalt de doelstelling uit het Klimaatakkoord voor het plaatsen van voldoende laad- en tankpunten voor zero-emissievoertuigen. Maar er is extra zorg geboden, want RAI Vereniging en ACEA¹ verwachten dat Nederland als land met relatief veel infrastructuur een groter aandeel van de productie van elektrische voertuigen zal krijgen van fabrikanten. De sector heeft daarom meer laadinfrastructuur nodig dan veelal aangenomen² wordt in de huidige overheidsscenario's.

Over RAI Vereniging

RAI Vereniging behartigt de belangen van ruim 700 fabrikanten en importeurs van personen-auto's en vracht-auto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuig-en, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen.

¹ ACEA: European Automobile and Truck Manufacturers Association www.acea.auto.

² [Outlook Bedrijventerreinen in Beweging I Elaad](#)

Waar veelal het 'midden-scenario' voor ingroei aantal voertuigen wordt gekozen, stellen RAI Vereniging en ACEA vast dat de aannamen voor het 'hoog-scenario's realistisch zijn en dan ook om meer laad- en tankinfrastructuur vraagt.

Feiten en Cijfers

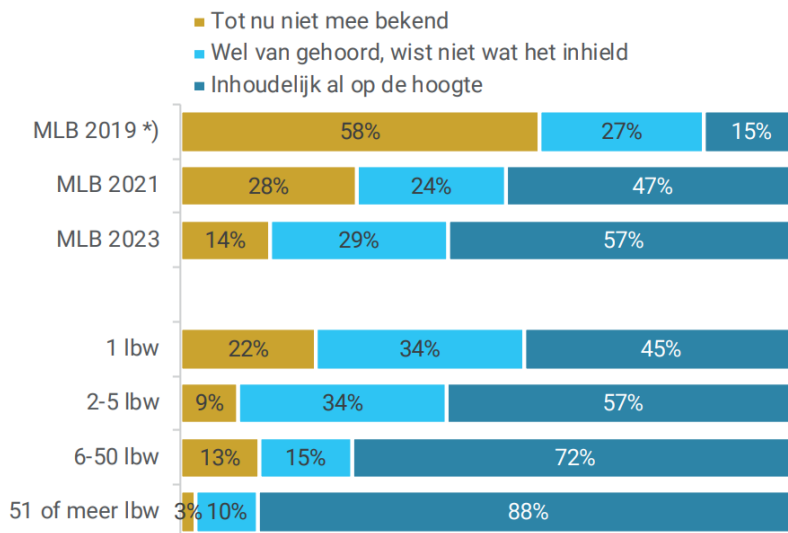
Europese verordeningen voor CO₂ uitstoot van de nieuwverkoop van voertuigfabrikanten

De verordening voor fabrikanten van lichte bedrijfswagens schrijft voor dat de gemiddelde jaarlijkse CO₂-uitstoot van het gehele EU-wagenpark van nieuwe bestelwagens ten opzichte van 2021 moet dalen: met 15% voor de periode 2025-2029; met 50% voor nieuwe bestelwagens voor de periode 2030-2034; met 100% vanaf 1 januari 2035. De CO₂-reductiedoelstellingen voor truckfabrikanten ten opzichte van 2019 zijn: -45% in 2030, -60 in 2035 en -90% in 2040.

De bekendheid van zero-emissiezones bij ondernemers

Uit de Monitor Lichte bedrijfswagens van RAI Vereniging³, i.s.m. VMS Insight, waarin 620 lichte bedrijfswagenparkbeheerders en eigenaren meededen, blijkt dat de bekendheid van de ZE-zones hoog te liggen. In 2023 was gemiddeld 86% van de ondernemers bekend met de zones.

In hoeverre was u al bekend met Zero Emissie Stadslogistiek? % bedrijven



Bron: Monitor Lichte Bedrijfswagens 2023

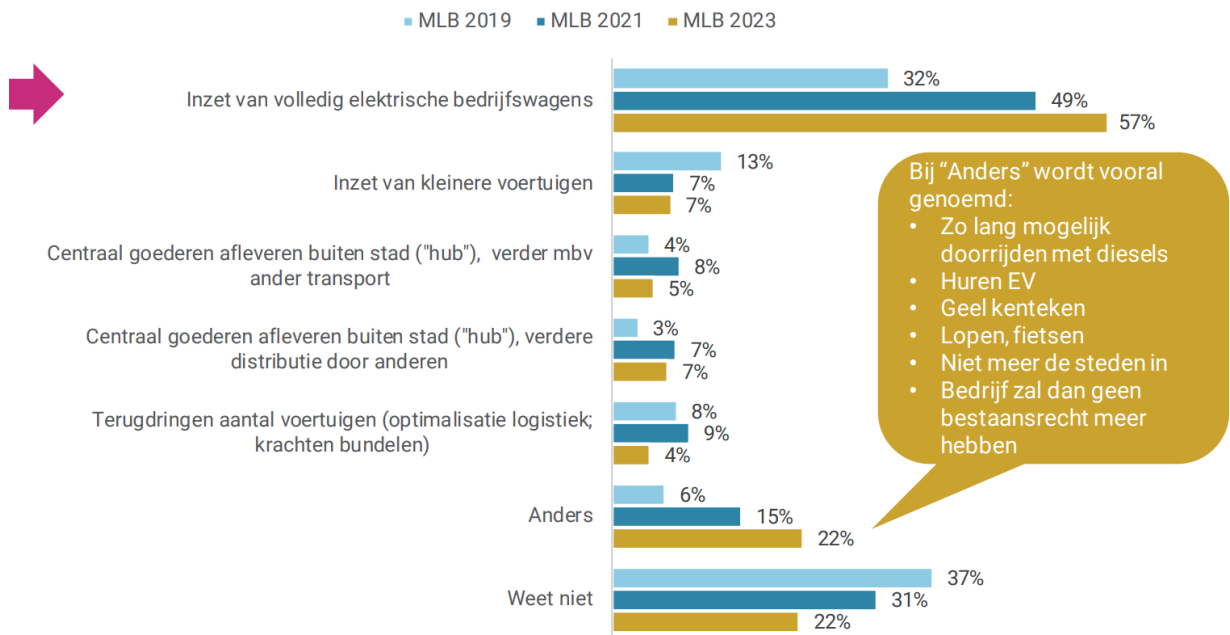
³ [Monitor Lichte Bedrijfswagens 2023 | RAI Vereniging](#)

Maatregelen die ondernemers nemen om te voldoen aan de ZE-zones

De groep die niet weet hoe te voldoen aan de ZE-vereisten is afgenomen van 37% in 2019 tot 22% in 2023. De ondernemers kijken naar verschillende mogelijkheden om te voldoen aan de vereisten.

Welke mogelijkheden heeft uw onderneming om te voldoen aan de Zero Emissie Stadslogistiek?

% bedrijven dat rijdt in geplande ZE-zones



Bron: Monitor Lichte Bedrijfswagens 2023



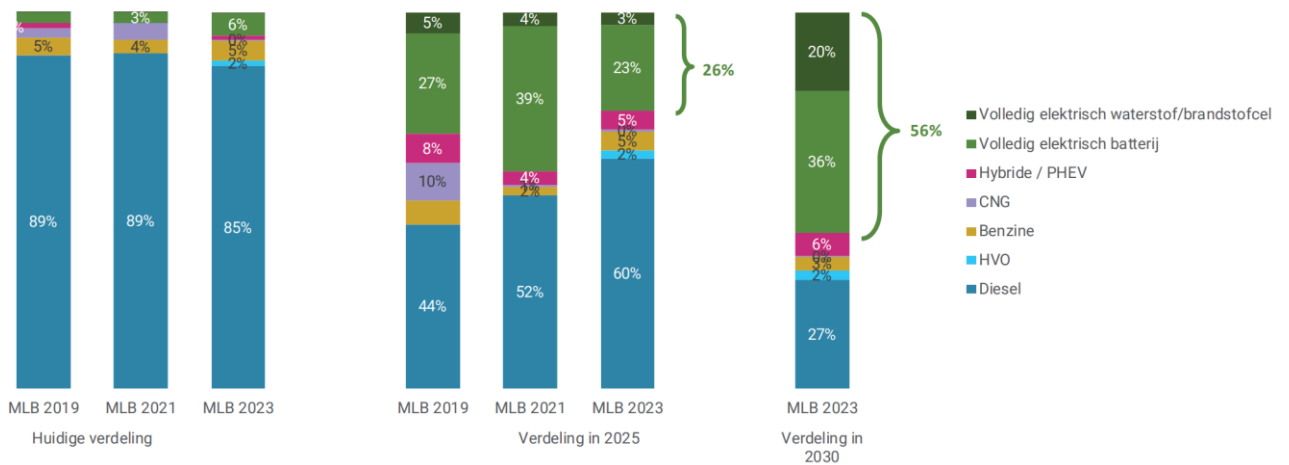
VERENIGING

Verwachte ontwikkeling brandstoftypes bij lichte bedrijfswagens



Op dit moment bestaat de fleet lichte bedrijfswagens gemiddeld genomen voor bijna 87% uit diesel (incl HVO) en 6% elektrisch. Naast de huidige verdeling, is ook gevraagd naar de verwachte verdeling in 2025 en 2030 (voor de eigen vloot). De ingroei van elektrisch gaat minder snel dan 2 jaar geleden gedacht. Toen was de verwachting dat in 2025 ruim 40% elektrisch zou zijn. Nu is de verwachting 26% elektrisch in 2025 en 56% in 2030. De verwachting is tevens dat in 2030 20% van het wagenpark waterstof elektrisch zal zijn (op waterstof rijden zou ook kunnen betekenen brandstofmotor op waterstof.)

Wat is (bij benadering) de huidige verdeling van het wagenpark lichte bedrijfswagens in uw bedrijf naar brandstofsoort / aandrijfcategorie? En wat is de verwachte verdeling in 2025 en 2030?
% fleet



Bron: Monitor Lichte Bedrijfswagens 2023