

## Position paper rondetafelgesprek zero-emissiezones

### Belang voor klimaat en luchtkwaliteit

De zero-emissiezones voor stadslogistiek zijn een belangrijke maatregel voor het klimaat en de luchtkwaliteit in onze steden. Bestelwagens en vrachtwagens zorgden in 2022 samen voor 41 procent van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het wegverkeer.<sup>1</sup> Daarnaast hebben dieselloze voertuigen ook een grote impact op de luchtkwaliteit. Het via deze maatregel versneld verschonen van bedrijfswagens is efficiënt (want ze veroorzaken een relatief groot deel van de uitstoot door verkeer) en effectief (de maatregel heeft directe invloed). De zones zorgen voor 1 Mton CO<sub>2</sub>-besparing in 2030. Ook neemt de uitstoot van stikstofdioxiden af. Dat is belangrijk want deze uitstoot zorgt bijvoorbeeld voor astma bij kinderen.<sup>2</sup> De zones leveren dus een belangrijke bijdrage aan de realisatie van het Klimaatakkoord en Schone lucht akkoord.

### Zones haalbaar voor ondernemers door overgangsregelingen en ontheffingen

De zero-emissiezones zijn haalbaar voor ondernemers. Allereerst betreft het een gefaseerde invoering met overgangsregelingen. Euro 5 en 6 voertuigen mogen ook nog na 1 januari 2025 de zone inrijden. Voor bestelwagens betekent dit dat circa 75% van het huidige wagenpark ook na 1 januari 2025 nog toegang heeft tot de zones.<sup>3</sup> En van de overige 25% komt niet ieder voertuig in de zero-emissiezones. Ten tweede kunnen ondernemers die de overstap naar zero-emissie nu niet kunnen maken, gebruik maken van een breed scala ontheffingen (zie kader).

#### *Ontheffingsmogelijkheden zero-emissiezones:*

- Dagontheffingen: 12 per gemeente per jaar;
- Ontheffing voor particulier bezit;
- Ontheffing voor een bestelauto of vrachtauto die vanwege een handicap is aangepast;
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's;
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen (bijv. kermis of circusvoertuig, verhuishwagen of kraanwagen);
- Ontheffing wegens lange levertijden;
- Ontheffing o.b.v. financiële omstandigheden;
- Ontheffing op basis van de hardheidsclausule ;
- Ontheffing geen emissieloze alternatieven;

Voor veel ondernemers is de overgang op zero-emissie mobiliteit bovendien financieel al mogelijk. Voor nieuwe bestelwagens zijn de totale eigendomskosten, ofwel total cost of ownership (TCO), meestal lager of vergelijkbaar met die van dieselloze voertuigen<sup>4</sup> en ook die van vrachtwagens komen steeds dichterbij elkaar te liggen.<sup>5</sup> Voor ondernemers die (nu nog) geen nieuwe emissieloze bestelwagen willen kopen zijn er alternatieven, zoals licht elektrische vrachtwagens (LEVVS), goederenhubs en 'switch to electric' concepten waarbij eerst nog een Euro 6-voertuig wordt geleased.

### Klaar voor de start

De belangrijkste randvoorwaarden voor het slagen van de zones zijn op orde. De voorbereidingen voor invoering van de zones liggen op schema. De afgelopen jaren is door een groep van gemeenten, branche- en belangenorganisaties en I&W samen intensief gewerkt aan onder andere het opzetten van uniforme regelgeving en communicatie. Ook komt er een Centraal Loket voor ontheffing en kunnen ondernemers aanspraak maken op subsidies voor de overstap naar emissieloos vervoer.

Ondernemers zijn op de hoogte van de komst van zero-emissiezones.<sup>6</sup> Een deel van de ondernemers weet alleen nog niet hoe ze gaan anticiperen op de nieuwe regels. Voor deze groep is er veel informatie beschikbaar, zijn er tools en logistiek makelaars die gratis advies geven. Aandachtspunt is potentiële

<sup>1</sup> CBS, 'CO<sub>2</sub>-uitstoot wegverkeer in 2022 met bijna drie procent toegenomen', 15 april 2024.

<sup>2</sup> Medisch contact, 'Een op de vijf kinderen heeft astma door stikstofdioxide', 12 september 2019.

<sup>3</sup> CBS, 'Bijna kwart bestelauto's mag mogelijk zero-emissiezone niet in', 26 april 2024. [link naar nieuwsbericht](#)

<sup>4</sup> Transport & Environment (2022) E-vans: Cheaper, greener, and in demand. Logistiek 010 (2022) Wat is duurder: een bestelauto op diesel of elektriciteit?

<sup>5</sup> Johnny Nijenhuis, TCO calculatie, <https://www.etruckacademy.nl/tcocalculatie/>

<sup>6</sup> RAI Vereniging, Monitor Lichte Bedrijfsvoertuigen, 2023.

onduidelijkheid voor ondernemers over de reikwijdte van de ontheffing op basis van de hardheidsclausule. Ondernemers moeten daarom tijdig horen of ze wel of niet in aanmerking komen voor een ontheffing.

## Regierol voor Rijk voor voldoende laadmogelijkheden

Voor de ondernemer is het cruciaal om op voldoende plaatsen te kunnen laden. Regelmatig worden er in de media zorgen geuit de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur. Uit onze analyse blijkt echter dat het *huidige* aantal publieke laadpalen voldoende is voor zowel elektrische vrachtwagens als elektrische bestelauto's om de *start* van de zero-emissiezones te ondersteunen.<sup>7</sup> Tegelijkertijd ligt er een opgave om voldoende laadinfrastructuur aan te leggen om ook de aanzienlijke groei in de periode 2025-2030 te kunnen faciliteren. Wij pleiten daarom voor actieve monitoring van de groei van elektrische bestel- en vrachtauto's en de bijbehorende benodigde publieke laadpunten, zoals ook voor personenauto's gebeurt.

Hoewel netcongestie landelijk een serieus knelpunt is, blijkt uit onderzoek dat meeste ondernemers toch voldoende laadinfrastructuur kunnen installeren om eerste stappen te zetten naar een zero-emissie wagenpark.<sup>8</sup> Aandachtspunt daarbij is dat ondernemers toegang krijgen tot kennis en advies daarover, bijvoorbeeld via de in ontwikkeling zijnde subsidieregeling voor laadinfrastructuur. Voor ondernemers met veel voertuigen is netcongestie vaker een probleem. Zij dienen advies en financiële steun te krijgen voor het nemen van mitigerende maatregelen.<sup>9</sup> Ondernemers die echt geen stappen kunnen zetten, hebben recht op een ontheffing op basis van de hardheidsclausule.

De rijksoverheid kan ook een rol spelen om de impact van netcongestie op (logistieke) ondernemers te verkleinen. Denk aan het wegnemen van wettelijke barrières en het stimuleren van alternatieve contractvormen om de bestaande netcapaciteit beter te benutten. Een andere belangrijke aanbeveling is om te onderzoeken of laadlocaties voor logistiek prioriteit kunnen krijgen in de Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat.

## Hou vast aan bestaande afspraken

De invoering van zero emissiezones in steden is een effectief en efficiënt middel om bij te dragen aan schone lucht in steden en klimaatdoelstellingen te realiseren. Uitsel en extra ontheffingen tasten de effectiviteit aan. Het doel is immers het wagenpark versneld te verduurzamen. Sommige gemeenten overwegen de start van de zero-emissiezone uit te stellen of extra ontheffingen toe te voegen. Ook de Tweede Kamer riep daartoe op.<sup>10</sup> Gelet op het brede scala aan reeds bestaande ontheffingen, zijn extra ontheffingen ons inziens niet nodig. Daar waar een ondernemer echt niet kan voldoen, is al een uitzondering mogelijk. Uitsel en extra ontheffingen zorgen dat ook bedrijven die al kunnen overstappen, zullen afwachten. Dit gaat ten koste van CO<sub>2</sub>-reductie en potentiële verbetering van de luchtkwaliteit.

Uitgangspunt van de gezamenlijke afspraken in de uitvoeringsagenda stadslogistiek is bovendien het creëren van een gelijk speelveld. Voor alle type ondernemers gelden daarom dezelfde regels in alle gemeenten. Lokale ontheffingen vinden wij onwenselijk, omdat die ertoe leiden dat op verschillende plekken verschillende regels gelden. Dit creëert onduidelijkheid. Extra ontheffingen voor specifieke beroepsgroepen kunnen bovendien voor ongelijkheid zorgen, bijvoorbeeld als het gaat om een markthandelaar en een eigenaar van een kleine winkel in het centrum.

Tot slot is het belangrijk dat de overheid een betrouwbare partners is. Veel ondernemers hebben op basis van afspraken nu al geïnvesteerd in de omschakeling van hun wagenpark naar zero emissie. Deze

<sup>7</sup> Natuur & Milieu, 'Zero-emissiezones Klaar voor vertrek! Onderzoek naar de invoering van Zero emissiezones voor stadslogistiek in Nederland' (2024), [link naar publicatie](#) Zie ook NAL, voortgangsrapportage 2023, [link naar rapportage](#) en NAL, Lancering interactieve kaart voor zwaar vervoer, 17 april 2024, [nieuwslink](#)

<sup>8</sup> CE Delft, Laden\_voor\_logistiek\_bij\_beperkte\_netcapaciteit, (2022). CE Delft, Mitigerende maatregelen in de praktijk, (2023).

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Kamerstuk 36 410 XIII, nr. 41.

# NATUUR & MILIEU

ondernemers moeten kunnen rekenen op een betrouwbare overheid die ervoor zorgt dat het door hun gedane investeringen niet voor niets zijn geweest. Daarom is het cruciaal dat het beleid op het gebied van zero emissiezones wordt uitgevoerd zoals voorgenomen.