

Position paper BOVAG - Rondetafelgesprek zero-emissiezones

15 mei 2024



BOVAG vertegenwoordigt als branchevereniging ondernemers in de mobiliteitssector. BOVAG is actief betrokken geweest bij de gesprekken over de invoering van de zero-emissiezones. In fasen worden de meest vervuilende voertuigen, op basis van emissieklassen, uit binnensteden geweerd. We zijn positief over de vroegtijdige aankondiging van vier jaar en de bestaande ontheffingsregelingen. De hardheidsclausule voor ondernemers die op dit moment de stap nog niet kunnen maken moet worden uitgebreid naar netcongestie en netcapaciteit.

BOVAG vindt het belangrijk om een realistisch beeld te scheppen van hoe de markt ervoor staat, en welke knelpunten we op dit moment nog zien. Op 1 mei 2024 reden in Nederland 1,1 miljoen bestelauto's rond. Hiervan was 2,5% nul emissie. Vanaf 2025 wordt de emissieklasse Euro 4 en lager geweerd uit de zero-emissiezone. Voertuigen met emissieklasse 4 werden t/m 2012 gebouwd. Dit gaat om 23% van het totaal aantal bestelauto's, zo'n 259.000 stuks. Euro 5 bestelauto's waren vanaf 2011 (tot 2015) verkrijgbaar en hebben tot 1 jan 2027 toegang tot de zero-emissiezone, dit bedraagt 24% van het bestelautowagenpark. Euro 6 bestelauto's zijn vanaf 2014 verkrijgbaar en hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de zero-emissiezone, dit bedraagt 50% van het bestelautowagenpark.¹

Onze inbreng vandaag richt zich op het belang van:

- Harmonisatie van regelgeving om een lappendeken te voorkomen;
- Voldoende passende laadmogelijkheden voor ondernemers;
- En de noodzakelijkheid van subsidies ter ondersteuning.

Deze punten zijn wat BOVAG betreft stuk voor stuk belangrijke randvoorwaarden voor het slagen van de invoering van de zero-emissiezones.

Daarnaast roepen we overheden op om zelf het goede voorbeeld te geven en de eigen wagenparken ook op tijd te verduurzamen en bij aanbestedingen en opdrachten emissievrije voertuigen te verlangen.

Kies voor geharmoniseerde regelgeving

Bedrijven doen investeringen vaak jaren vooruit, ook als het gaat om investeringen voor verduurzaming. Steeds veranderend beleid maakt dat ondernemers huiverig zijn om de benodigde investeringen in schone voertuigen te doen. Als ze wél hebben geïnvesteerd, blijkt dat achteraf soms door veranderend beleid in hun nadeel. Daarnaast is geharmoniseerde regelgeving nodig voor draagvlak én draagt het bij aan het tijdig, eenvoudig en toegankelijk bekendmaken van de geldende uitzonderingen en ontheffingen bij alle betrokkenen. Ondernemers die landelijk opereren zien anders door de bomen het bos niet meer.

- *Oproep 1: houd vast aan de huidige afspraken van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek rondom invoering en uitbreiding van de zero-emissiezones en de huidige vrijstellingen en ontheffingen voor voertuigen. Voeg geen nieuwe algemene ontheffingen of uitzonderingen toe.*
- *Oproep 2: kies voor centraal beleid voor alle gemeenten en voorkom lokale verschillen. Dat wil zeggen dat alle gemeenten dezelfde spelregels hanteren, alle ontheffingen en vrijstellingen via het centraal loket verlopen en dat de landelijke overheid hier streng op toe ziet na de introductiedatum van 1 januari 2025.*

¹ Database RDC



Zorg voor voldoende passende laadmogelijkheden voor ondernemers

Zonder voldoende geschikte laadpunten kan een ondernemer zijn elektrische bestel- of vrachtauto niet opladen. Voor vrachtwagens geldt dat laadlocaties aan specifieke eisen moeten voldoen voordat ze geschikt zijn. Naar verwachting is dit minder in de zero-emissie zone zelf maar juist op de bedrijventerreinen (ook in omliggende gemeenten).

Maar ook voor bestelauto's geldt dat de laadinfrastructuur gerichte aandacht behoeft. Door hun wagenomvang is het namelijk lang niet altijd mogelijk gebruik te maken van de laadpunten voor personenauto's.

- *Oproep 1: breid de hardheidsclausule uit naar een gebrek aan adequate laadinfrastructuur. Ondernemers die door netcongestie, niet-geschikte laadplekken of een gebrek aan netcapaciteit hun ZE-voertuigen niet kunnen laden (passend bij hun bedrijfsvoering) hebben recht op een ontheffing.*
- *Oproep 2: ondersteun bedrijven bij het nemen van mitigerende maatregelen zoals de aanschaf van stationaire batterijen op eigen terrein. Een stationaire batterij kan in sommige gevallen voor de kortere termijn een goede oplossing bieden voor netcongestie, maar is nu door de hoge aanschafkosten vaak in de praktijk nog niet haalbaar.*
- *Oproep 3: monitor de gerealiseerde en beoogde laadinfrastructuur over een langere periode met oog voor de specifieke laadbehoefte van vracht- en bestelwagens.*

Zorg dat iedereen mee kan komen in de transitie d.m.v. voldoende ondersteuning/subsidie

Om te zorgen dat iedereen de transitie naar duurzame mobiliteit kan maken is het belangrijk dat het ook financieel binnen ieders bereik is. Het is goed dat voor ondernemers voor wie dat nog niet direct mogelijk is ontheffingsmogelijkheden zijn, maar het zou natuurlijk nog beter zijn als het ook voor mkb'ers door middel van subsidie mogelijk wordt gemaakt om deze dure maar noodzakelijke overstap te maken.

- *Oproep 1: het aflopen van de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) per 2025 is in onze ogen onverstandig, omdat de SEBA veel mkb'ers helpt met de overstap naar een elektrische bestelauto. Verleng de regeling dus tot na 2025.*
- *Oproep 2: kom, vooruitlopend op de herziening van de vierde Europese rijbewijsrichtlijn, met een structurele oplossing voor (nieuwe) elektrische bestelauto's die vanwege hun zware batterijpakket nu als vrachtwagen worden geclassificeerd. In het huidige wagenpark gaat dit om bijna duizend voertuigen. Ook de nieuwverkoop van dit zware segment bestelauto's staat onder druk omdat ondernemers niet weten hoe dit gaat uitpakken voor nieuw aan te schaffen voertuigen.*