

Position paper zero-emissiezones

Ten behoeve van het commissiedebat Duurzaam vervoer van afgelopen 31 januari hebben wij vanuit een zeer brede coalitie onze zorgpunten meegegeven over de stand van zaken op het gebied van zero-emissiezones (zie bijgaande bijlage). Vier maanden later zijn die zorgpunten onverminderd groot. Het lijkt ons noodzakelijk om een aantal van die zorgpunten opnieuw bij u onder de aandacht te brengen en deze ditmaal nader toe te lichten vanuit het perspectief van ondernemers die logistiek en vervoer niet als corebusiness hebben. Dat geeft u een beter beeld van de enorme diversiteit van ondernemers die hun vervoer tijdig moeten verduurzamen evenals de verschillende problemen waar zij onderweg tegenaan lopen. Die diversiteit vraagt soms om andere oplossingen dan waar nu de focus op ligt.

De vragen die we in onderstaande position paper hebben toegevoegd in de afzonderlijke kaders zijn voornamelijk gericht aan de staatssecretaris van I&W. Wij hopen dat u deze op een later moment – bijvoorbeeld in een volgend commissiedebat Duurzaam vervoer – aan de staatssecretaris zou willen stellen.

Zorg voor voldoende (semi-) publieke laadinfrastructuur, óók in woonwijken

Voor het verduurzamen van hun wagenpark is het voor ondernemers natuurlijk cruciaal dat er voldoende laadinfrastructuur is. De problemen met netcongestie en het moeilijk kunnen verkrijgen van verzwaarde aansluitingen bij bedrijven - al dan niet op een bedrijventerrein - zijn niet op korte termijn opgelost en maken de afweging voor ondernemers wanneer en hoeveel wagens uit hun wagenpark te elektrificeren ingewikkeld.

Bovenstaande problematiek is inmiddels genoeglijk bekend. Wat ons inziens onderbelicht is, is dat het voor ondernemers nu vaak niet duidelijk is wanneer en vooral waar geïnvesteerd wordt in extra (semi-) publieke laadcapaciteit. Dan hebben we het niet over centrale laadplekken aan de randen van de gemeenten die zero-emissiezones instellen. Voor logistieke ondernemers en bouwbedrijven bieden zulke plekken wellicht voldoende uitkomst. Maar dienstverleners zoals bijvoorbeeld cv-monteurs, keukenmonteurs, parketleggers en loodgieters komen hier niet. Zij hebben vooral behoefte aan extra laadcapaciteit in woonwijken. In *alle* woonwijken, niet alleen die van zero-emissie gemeenten waar hun klanten gevestigd zijn, maar ook in de gemeenten waar hun medewerkers wonen. Bij veel kleinere ondernemers gaan de bedrijfswagens 's-avonds namelijk met de medewerker mee naar huis. Kunnen zij hun elektrische bedrijfsbus straks dan ook in hun eigen woonwijk opladen? Of moeten deze ondernemers bij al hun medewerkers een private laadpaal laten installeren? En investeren de zero-emissiegemeenten voldoende in openbare laadinfrastructuur in de wijken die binnen hun zero-emissie zone vallen?

Vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt er hard gewerkt aan een 'landelijk dekkend netwerk van laadpalen'. Daarbij wordt een minimum aantal (semi-) publieke laadpalen per wijk gerealiseerd. Het is natuurlijk heel mooi als we op macroniveau

een 'dekkend' netwerk hebben, maar ondernemers kunnen daar in de praktijk weinig mee bij hun individuele afweging of, en zo ja welke, bedrijfswagens ze met voorrang gaan elektrificeren.

Kan de staatssecretaris toelichten of, en zo ja hoe stevig er momenteel wordt geïnvesteerd in uitbreiding van (semi-) publieke laadinfrastructuur in woonwijken?

En hoe kan deze informatie op wijkniveau ontsloten worden voor ondernemers?

Verleng stimuleringsregelingen en voorkom onnodige drempels

Staatssecretaris Heijnen benadrukte in haar Kamerbrief van 29 januari 2024 dat het de gemeenten zijn die de zero-emissie zones instellen en dat de Rijksoverheid zich 'slechts' bezighoudt met het harmoniseren van deze zones. Dat is naar onze mening een iets te bescheiden rolopvatting van de staatssecretaris. Zij kan ons inziens weldegelijk (harder) draaien aan landelijke stimuleringsknoppen en voorkomen dat er onnodige drempels worden opgeworpen.

Het verduurzamen van bedrijfsvervoer kan kostbaar zijn vanwege de hoge aanschafkosten van elektrische voertuigen, waarbij bovendien de bestaande bedrijfsvoertuigen in lang niet alle gevallen al afgeschreven zijn. Ook moeten ondernemers mogelijk investeren in laadinfrastructuur. Zero-emissie gemeenten zoals Leiden en recent Utrecht worstelen zelf ook met die kosten bijvoorbeeld bij de aanschaf van elektrische vuilniswagens. Reken maar dat de worsteling voor ondernemers eveneens enorm is. Ook voor de ondernemers zonder speciale en zwaardere voertuigen zijn de investeringen fors.

Helaas zien we dat landelijke subsidieregelingen en fiscale voordelen die verduurzaming van bedrijfsvervoer kunnen stimuleren de komende jaren worden afgebouwd. Dat lijkt ons prematuur en onverstandig gelet op het feit dat amper 2% van het bedrijfsvervoer op dit moment elektrisch is. Het zou meer voor de hand liggen dat deze stimuleringsmaatregelen worden verlengd en uitgebreid.

Ook is het nodig dat de Rijksoverheid voorkomt dat er ongelijke situaties ontstaan tussen ondernemers die in zero-emissie gemeenten gevestigd zijn en ondernemers buiten deze gemeenten. We zien namelijk de eerste voorbeelden van zero-emissiegemeenten (o.m. Den Haag en Maastricht) die subsidieregelingen optuigen voor hun eigen ondernemers.

Is de staatssecretaris het met ons eens dat de Rijksoverheid moet zorgen voor subsidieregelingen die voor alle ondernemers toegankelijk zijn ongeacht hun vestigingsplaats?

En is zij, mede daarom, bereid om de afbouw van de landelijke stimuleringsmaatregelen te heroverwegen?

Het verduurzamen van bedrijfsvervoer kan naast duur ook behoorlijk ingewikkeld zijn. Het is niet alleen een kwestie van elektrische voertuigen aanschaffen en laadpalen laten installeren. Het betekent voor onze dienstverlenende ondernemers mogelijk ook een heel andere manier van werken en werk plannen. Daarbij helpt het niet dat de Rijbewijs-C verplichting nog steeds boven de markt hangt. Of beter gezegd het eindigen van de

gedoogsituatie per 1 juli 2024. Voor de ondernemers in onze sector die al hebben geïnvesteerd in elektrische bussen voelt dit als een 'boete op goed gedrag'. De kans bestaat bovendien dat zij in de periode tot aan de nieuwe Europese regelgeving hun nieuwe bussen noodgedwongen moeten laten staan. Voor de vele ondernemers die nog bezig zijn met verduurzaming van hun bedrijfsvervoer werkt een boete per 1 juli bovendien alleen maar drempelverhogend. We weten dat de minister van I&W zich inspant om deze situatie op te lossen, maar de deadline van 1 juli nadert snel.

Is de minister bereid om alsnog de gedoogregeling te verlengen totdat de nieuwe Europese regelgeving gereed is?

Zorg ervoor dat gemeenten zich houden aan gemaakte harmonisatieafspraken

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zijn concrete afspraken gemaakt over de invoering van zero-emissiezones door gemeenten en het Rijk. In de huidige verhoudingen tussen Rijk en gemeenten is niet duidelijk wat er gebeurt als gemeenten zich niet aan deze afspraken houden. Niet alle gemeenten tekenden de agenda en gemeenten die het wel tekenden, leggen de afspraken deels naast zich neer. Zo houden gemeenten zich onder meer niet aan de afspraak dat de omvang van een zone vier jaar voorafgaand aan de ingangsdatum ervan wordt gecommuniceerd. Ondernemers hebben voor een gezonde en realistische bedrijfsvoering juist behoefte aan duidelijke en heldere kaders en voorspelbaar beleid.

Ook mist harmonisatie in verkeersborden, wat enorm verwarrend werkt voor alle bedrijven met vestigingen in verschillende steden. Ondernemers hebben behoefte aan dezelfde regels in alle zero-emissiezones.

Is de staatssecretaris bereid om de naleving van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek te bewaken en de verplichting van vier jaar voorafgaand aankondigen van zero emissie invoering wettelijk vast te leggen?

En hoe zorgt zij ervoor dat aan het harmoniseren van verkeersborden nu echt invulling wordt gegeven?

Las een go-no-go moment in tijdig voordat overgangstermijnen aflopen

In tegenstelling tot de transport- en logistieke sector zijn de ondernemers in de installatietechniek, elektrotechnische detailhandel en de retail zeker nog niet massaal bezig met verduurzaming van hun vervoer. Dat is geen onwil of desinteresse, maar voor velen is verduurzaming van het bedrijfsvervoer de afgelopen jaren simpelweg niet het meest urgente probleem geweest. Het was één van vele onderwerpen op het bord van een ondernemer in corona en post-coronatijd, waarbij telkens moest worden gekozen waarvoor schaarse middelen worden ingezet: lonen, opleidingen, verduurzaming van het (winkel-) pand etc. Nu de invoeringsdatum van de zero-emissiezones nadert, wordt het voor hen wél urgent om op heel korte termijn een vaak ingewikkelde afweging te maken. Gelukkig zijn er overgangsregelingen en ontheffingsmogelijkheden. En ook in de komende periode zullen we samen met de voorlichting vanuit het ministerie en gemeenten en gericht advies van logistiek

makelaars zoveel mogelijk ondernemers proberen te begeleiden bij de verduurzaming van hun vervoer.

Maar dat neemt niet weg dat we een reëel risico lopen dat met name de kleinere ondernemers vanwege te hoge investeringen en te grote praktische problemen ervoor zullen kiezen hun diensten niet meer in deze binnensteden aan te bieden. Dat heeft niet alleen impact op die ondernemers, die hun business kwijtraken aan grotere concurrenten, maar ook is dit zeer onwenselijk voor binnenstadbewoners die bijvoorbeeld langer moeten wachten op een loodgieter of cv-monteur of hun nieuwe keuken niet kunnen laten bezorgen en installeren.

Of en zo ja hoeveel ondernemers de keus zullen maken om niet meer of minder hun diensten aan te bieden in zero-emissie binnensteden kunnen we niet voorspellen. Wij vragen dan ook niet op voorhand aan gemeenten om de zero-emissiezones uit te stellen, c.q. de overgangstermijnen te verlengen. Dat geeft alleen maar onrust en onduidelijkheid. Maar het lijkt ons wel noodzakelijk om momenten in te lassen om te kunnen beoordelen of voldoende ondernemers voorbereid zijn of dat de overgangstermijn voor de betreffende groep (bestelbussen met emissieklasse 5 tot 1-1 2027 en met emissieklasse 6 tot 1-1-2028) toch beter verlengd kunnen worden.

Is de staatssecretaris bereid om go-no-go momenten af te spreken met betrokken gemeenten, bijvoorbeeld in de opvolger van het huidige Uitvoeringsakkoord Stadslogistiek dat eind 2024 afloopt?