

DIT ZIJN DE KNELPUNTEN VAN DE ONDERNEMER

na invoering zero-emissiezones

april 2025

*Op dit moment zijn in zestien gemeenten zero-emissiezones ingevoerd voor bedrijfsmatige vracht- en bestelauto's. Richting 2030 komen daar nog talloze gemeenten bij. "Vanaf 2028 betekent dit dat bijna 1 miljoen bedrijfsmatige bestelbussen de centra van binnensteden niet meer in kunnen", wijst ONL-voorman Erik Ziengs. Hoe verloopt de invoering van de zero-emissiezones tot nu toe en wat voor oplossingen zijn er om dit proces soepeler te laten verlopen? Die vragen stonden centraal tijdens het **ONL Ondernemersevent op woensdag 16 april** in de Scheveningse Haven.*



"Vanaf 2028 betekent dit dat bijna 1 miljoen bedrijfsmatige bestelbussen de centra van binnensteden niet meer in kunnen"

ONL-voorman Erik Ziengs

Tijdens dit evenement werd gesproken met diverse vertegenwoordigers van brancheorganisaties en bedrijven. Het gaat om bestuurslid Ronald Tebra van de Vereniging Technisch Toeleveranciers Evenementen (VTTE), Louise Wesselius, voorzitter Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel, Fabian Schrijvers (Lasso Events & Expo Solutions en bestuurslid CLC-VECTA). CLC-VECTA is de branchevereniging voor bedrijven en professionals betrokken

Bij het organiseren, accommoderen en faciliteren van beurzen, congressen, bijeenkomsten, evenementen en entertainment. Koen Idzenga, mede-eigenaar van Hubbel Stadslogistiek, die vanuit hubs aan randen van steden verschillende soorten vracht verzamelt en met elektrische voertuigen naar steden brengt. Ook Tweede Kamerlid Hester Veltman (VVD) schoof aan bij deze bijeenkomst die door parlementair journalist Frits Wester werd geleid.

Papierwinkel en beschikbaarheid elektrisch vervoer

Een veelgehoord probleem is het uitgebreide stelsel aan ontheffingen, vrijstellingen en overgangsregelingen waardoor veel ondernemers de bomen door het bos niet meer zien. Fabian Schrijvers (CLC-VECTA): "Ik heb het al druk genoeg. Het aanvragen van ontheffingen kost veel tijd; zeker omdat ik elke dag ergens anders een evenement heb. Het is ook raar dat de overheid iets bedenkt waar allerlei ontheffingen voor nodig zijn om het überhaupt werkbaar te maken."



Koen Idzenga (Hubbel Stadslogistiek) hoeft geen ontheffingen aan te vragen, maar noemt het ook een 'enorme puzzel'. "Ronald Tebra (VTTE) geeft aan dat het aanvragen van een ontheffing – bijvoorbeeld vanwege financiële redenen waardoor investeren in elektrisch vervoer niet mogelijk is – soms leidt tot ongemakkelijke of zelfs beschamende gesprekken met de gemeente. "Ondernemers worden niet altijd serieus genomen doordat er bijvoorbeeld wordt gevraagd naar het privévermogen", legde Tebra uit. Een andere ondernemer in de zaal heeft een ontheffing, omdat hij te maken heeft met een lange levertijd voor een elektrisch voertuig. "Het probleem is dat er een begin- en einddatum op deze ontheffing staat, maar wat als het voertuig weer later komt dan gepland?"

Hij moest een officieel certificaat van de autodealer hierbij aanleveren om de ontheffing te krijgen. "Maar zelfs met een ontheffing, krijg ik een waarschuwingsbrief van de gemeente." Een andere branchevereniging voor onder meer satellietwagens van media kan ook niet uit de voeten met de ontheffingen. "Wat als er opeens een voetbalrel is in Amsterdam. Wat moet je doen als je van tevoren niet weet dat je een ontheffing nodig hebt? Snelle ontheffingen verkrijgen voor nieuwsgaring; dat is nu niet mogelijk." "Sommige gemeenten zeilen scherp aan de wind", stelt Tebra. "Natuurlijk begrijpen wij de doelstelling ook van gemeenten, maar het moet wel haalbaar zijn.

Sommige wagens zijn simpelweg niet beschikbaar in een elektrische variant en dan krijg je als antwoord; 'dan koop je twee kleinere wagens.' Ook CVAH geeft aan dat de papierwinkel om ontheffingen of vrijstellingen aan te vragen voor marktondernemers enorm tijdrovend en ingewikkeld is. "Soms zoeken marktondernemers een escape: een andere markt. Van de Jordaan in Amsterdam besluiten ze bijvoorbeeld om naar de markt in Huizen te gaan. Het is jammer als de markten in binnensteden hierdoor verdwijnen", zegt Wesseliuss.



Netcongestie en forse investering

Veel ondernemers kunnen of durven door netcongestieproblemen niet over te stappen op elektrisch vervoer. Ook is er de vrees dat de overheid tussentijds de spelregels verandert. "Ik wil wel zeker weten dat beslissingen niet worden teruggedraaid en ook gek dat deze regels niet in het hele land gelden", zegt Schrijvers. Door de gestegen kosten aan alle kanten is er ook weinig vet op de botten om te investeren. "Ook staat onze concurrentiepositie onder druk. Bedrijven uit Tsjechië en Polen kunnen hierdoor tegen een veel lagere prijs hun diensten aanbieden." "Het zijn zware verkoopwagens die getrokken moeten worden", zegt Wesseliuss. "Een visboer die vanuit Spakenburg naar Maastricht moet, mag ook niet opladen langs de snelweg met een aanhangwagen." Hoe moet dat dan? Het wordt ondernemers wel een beetje onmogelijk gemaakt."

Ook marktondernemers worstelen met de beschikbaarheid van elektrische wagens met voldoende trekvermogen: die zijn niet op de markt. Tebra denkt dat de grootste problemen ontstaan over twee of drie jaar. "Als deze zones definitief dichtgaan voor emissieklasse 5 en 6. Dan zitten we hier heel anders aan tafel. Nu is het nog niet dramatisch; weinig ondernemers rijden met emissieklasse 4." Dat de randvoorwaarden niet op orde zijn: te weinig laadpalen, netcongestie waardoor laadpalen of zware stroomafsluitingen niet een optie zijn, maakt dat zero-emissie gewoonweg niet haalbaar is, volgens een meerderheid van de aanwezigen.



Oplossingen

Lange levertijden, beschikbaarheid van geschikt uitstootvrij vervoer en belangrijke randvoorwaarden zoals voldoende capaciteit op het stroomnet, de hoge prijs voor elektrisch vervoer en de beschikbaarheid van voldoende (zware) laadpalen vormen grote obstakels voor ondernemers.

- Velen willen daarom een pas op de plaats met de uitrol van zero-emissiezones. Het liefst totdat de netcongestieproblemen zijn opgelost. Rond 2035 lijkt veel ondernemers wel haalbaar. Dit geeft ook meer ruimte om de benodigde financiering bij elkaar te krijgen.
- Het is duidelijker voor ondernemers als in alle gemeenten dezelfde spelregels gelden.
- Er moet meer worden gekeken naar alternatieve brandstoffen die ook een rol kunnen spelen in de transitie. Denk aan HVO 100, Hydrotreated Vegetable Oil, een schone vervanger voor diesel, lpg (autogas) en waterstof.
- In gesprek blijven met ondernemers, groot én klein, over wat nodig is om over te stappen naar schoon vervoer. Dat is in de beginfase te weinig gebeurd. Dit is nu verbeterd, maar deze lijn moet vastgehouden worden. Maatwerk moet mogelijk blijven.
- Alle ontheffingen en vrijstellingen moeten via één uniform loket lopen en overzichtelijker op een rij worden gezet. Nu liggen sommige ontheffingen nog bij de gemeente.
- Hubs waar (fossiele vracht- en bestelauto's) hun lading overhevelen naar een elektrisch vervoersmiddelen zijn een goede oplossing voor veel bedrijven, maar er zijn ook sectoren, zoals de theaterwereld die met grote decors rondreizen, die hier weinig baat bij hebben. Ondernemers die met alternatieven komen voor deze specifieke sectoren moeten door de overheid worden ondersteund.
- Voldoende voorbereidingstijd op de invoering van een zero-emissiezone is een harde eis vanuit het Rijk, maar daar moet wel toezicht op worden gehouden. Langs de Scheveningse kust breidt de gemeente Den Haag de zero-emissiezone uit, maar die kondigde dit niet vier jaar, maar slechts twee jaar van tevoren aan. Ondernemers moeten wel voldoende tijd blijven houden om zich voor te bereiden op zero-emissie.

