



DE UITROL VAN ZERO-EMISSIONEZONES STUIT IN DE PRAKTIJK OP TAL VAN UITDAGINGEN

Van Klimaatverdrag tot zero-emissiezones

Vanaf 2025 mogen er in veel binnensteden geen CO₂-uitstotende busjes en vrachtwagens meer laden en lossen. Tenminste, zo zijn de plannen destijds door het inmiddels demissionaire kabinet neergelegd. Dat klinkt mooi en – zeker gezien het veranderende klimaat en de duurzaamheidsdoelstellingen die Nederland heeft – noodzakelijk, maar de werkelijkheid is toch een stuk complexer. Dat heeft voor een belangrijk deel te maken met de complexiteit aan regels die er intussen is ontstaan. Zo zijn er landelijke en regionale regels en lang niet altijd is duidelijk welke regels wanneer van toepassing zijn. | TEKST: MISCHA BRENDEL |

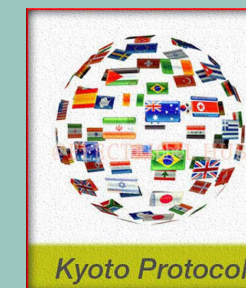
Duurzaamheid staat weliswaar al lang op de nationale agenda, maar tot relatief kortgeleden heeft het nooit bovenaan gestaan. Hoewel Nederland, samen met vele andere landen, in 1992 het Klimaatverdrag ondertekende, leidde dat in eerste instantie tot weinig concrete maatregelen.

Pas met het Klimaatakkoord van Parijs, dat in 2016 ook door Nederland werd geratificeerd, en door de acties van

stichtingen zoals Urgenda, werd onze overheid tot echte maatregelen gedwongen en werden er concrete, bindende afspraken gemaakt: via de rechter dwong Urgenda de Nederlandse overheid in 2015 via de rechter om de uitstoot van broeikasgassen eind 2020 met minimaal 25 procent te hebben teruggedrongen ten opzichte van 1990 (dat jaartal is afkomstig uit het Klimaatverdrag). In 2020 trad het Klimaatakkoord in werking, met als

KLIMAATVERDRAG

Het klimaatverdrag stamt uit 1992 en betreft een raamverdrag, dat onder de vlag van de VN werd afgesloten en ondertekend door (uiteindelijk) 165 staten, maar inmiddels is geratificeerd door 197 staten. Het trad in werking in 1994 en uit dit verdrag vloeien het Kyotoprotocol (1997) en het Klimaatakkoord van Parijs (2015) voort.



Invoering ZE-zones

Invoering 2025

1. Groningen
2. Assen
3. Zwolle
4. Haarlem
5. Amsterdam
6. Amersfoort
7. Apeldoorn
8. Deventer
9. Enschede
10. Leiden
11. Gouda
12. Utrecht
13. Den Haag
14. Delft
15. Rotterdam
16. Nijmegen
17. Den Bosch
18. Tilburg
19. Eindhoven
20. Maastricht

Invoering 2026

21. Zaanstad
22. Schiphol
23. Alphen a/d Rijn
24. Dordrecht
25. Ede
26. Arnhem

Invoering 2027

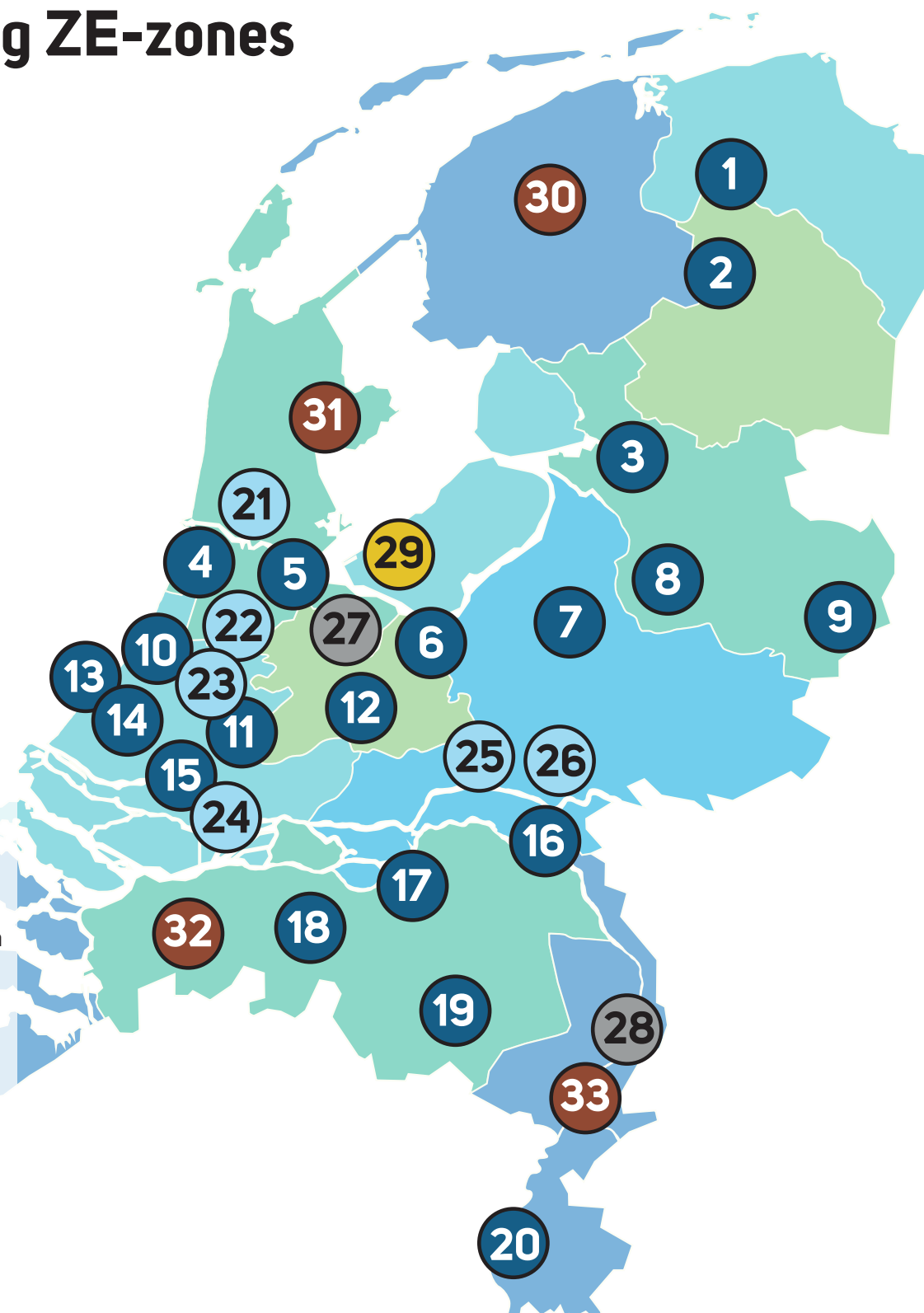
27. Hilversum
28. Venlo

Invoering 2028

29. Almere

Onderzoeksfase

30. Leeuwarden
31. Hoorn
32. Breda
33. Roermond



MILIEUZONES VERSUS ZE-ZONES

Milieuzones zijn gebieden in binnensteden waar bepaalde dieselloftuigen niet in mogen. Diverse gemeenten hebben nu al milieuzones. ZE-zones zijn gebieden waar geen vervuilende bestelbussen of vrachtwagens mogen komen. In principe worden alleen nog nul-emissie bestel- en vrachtwagens toegelaten. Deze ZE-zones kunnen door gemeentes vanaf 2025 worden aangewezen.

belangrijkste doel om vóór 2025 de opwarming van de aarde te beperken, tot niet meer dan 2 graden Celsius. Dit voornemen bleek helaas te hoog gegrepen en ambities werden bijgesteld; momenteel is het streven van alle landen die het akkoord hebben ondertekend om in 2030 hun uitstoot van broeikasgassen met 55 procent te hebben teruggebracht ten opzichte van 1990. Dit voornemen is opgenomen in de Europese Klimaatwet, waaraan ook Nederland gebonden is. En hoewel voor Nederland specifiek geldt dat de uitstoot ten opzichte van 1990 'slechts' met 49 procent verminderd hoeft te worden, is de overheid alsnog voornemens de 55 procent te halen. Het Klimaatakkoord gaat echter verder: het verplicht EU-lidstaten om in 2050 energieneutraal te zijn.

De Nederlandse overheid vertaalde de meeste van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord in de Wet milieubeheer (Wm) en later ook de Omgevingswet, waar de Wm grotendeels in is opgegaan. Een van de belangrijkste doelen van de Omgevingswet is een vereenvoudiging van het stelsel van regels en wetten; de Omgevingswet bundelt tientallen wetten en honderden regels in één nieuwe wet.

Tot zover de grote lijnen op het gebied van klimaat en duurzaamheid, maar hoe vertaalt dit zich nu naar het weren van busjes en vrachtwagens op fossiele brandstoffen uit de binnensteden? Om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te halen, moet er overgestapt worden op duurzame energiebronnen en moeten fossiele brandstoffen worden uitgefaseerd: de energietransitie. Dat betekent onherroepelijk dat fossiele-brandstofvoertuigen ook uitgefaseerd moeten worden.

Een belangrijke stap daarin zijn de milieuzones die vanaf 2007 in Nederland zijn geopend, inmiddels al in tientallen gemeentes. Een milieuzone is een stedelijk gebied dat de meest vervuilende motorvoertuigen weert.

Met de invoering van zero-emissiezones (ZE-zones) gaan deze plannen om vervuilende voertuigen uit binnensteden te weren echter een stuk verder. Milieuzones en ZE-zones zijn dan ook niet hetzelfde (zie kader). Het doel van deze ZE-zones is duidelijk de uitstoot van vervuilende stoffen als CO₂ en fijnstof in de binnenstad terugdringen. Momenteel zijn er al 29 gemeentes met een ZE-zone (zie kaart). De achterliggende gedachte van deze zones is dat bedrijven overstappen op elektrische busjes en vrachtwagens (op zijn minst voor activiteiten in binnensteden).

Bij maatregelen die zo'n grote impact hebben op de samenleving, is het belangrijk voor afzonderlijke sectoren om te kijken naar aanpassingen en uitzonderingen voor

die betreffende sector. Het is nu eenmaal niet mogelijk om één allesomvattende wet te maken die voor elke afzonderlijke sector precies even goed werkt. De culturele sector heeft echter niet meegedaan aan het akkoord. Tijdens de coronacrisis zijn er afspraken gemaakt op het gebied van duurzaamheid, die erg relevant zijn voor de sector. Circus- en kermisartiesten letten beter op en zijn er wél in geslaagd afspraken specifiek voor hen te maken. Heeft de culturele sector daarmee de boot gemist? Dat is momenteel moeilijk vast te stellen, want aan de uitvoerbaarheid van de plannen in het algemeen, schort er ook nog het een en ander.

OVERBELAST NET

De transitie naar elektrische voertuigen om de uitstoot in de binnensteden drastisch te verminderen, lijkt logisch. Alleen waar doorgaans regels en wetten achterlopen op de realiteit, lijkt het nu andersom: de e-infrastructuur die nodig is voor de massale overstap op elektrische voertuigen, is simpelweg nog niet voorhanden. En dat heeft niet zozeer te maken met een tekort aan elektrische laadpa-

len – hoewel dat er ook is – maar vooral met een overbelast elektriciteitsnet. Steeds meer energiebedrijven – en nu ook zelfs gemeentes (Utrecht bijvoorbeeld) – roepen dan ook op om de huidige

laadpalen in binnensteden en bij woningen op gezette tijden uit te schakelen, om congestie op het elektriciteitsnet te voorkomen. Tijdens deze periodes is het dan niet mogelijk om e-voertuigen op te laden. Zo'n maatregel maakt het voor veel bedrijfsbranches, waaronder de theater- en evenementenbranche, echter onmogelijk om elektrische voertuigen (EV's) in te zetten. Daar komt bij dat elektrische vrachtauto's andere laadpalen nodig hebben dan de 'gewone' laadpalen voor personenvoertuigen en bestelbusjes. De NOS vermeldde afgelopen augustus in een artikel dat er slechts dertien gemeentes waren met laadstations voor vrachtwagens.

Noodgedwongen grijpt de overheid naar tijdelijke oplossingen (dus nog meer regels). Zo is er een tijdelijke ontheffing voor bakwagens. In de overgangsregeling die tot 2030 geldt, staat dat bestelauto's en vrachtwagens eventueel in aanmerking voor ontheffing komen, gebaseerd op hun emissieklasse (dus hun uitstoot). Deze ontheffing geldt alleen voor voertuigen ouder dan 2025 (het jaar waarin de regeling rondom zero-emissiezones ingaat). De overgangsregeling geldt momenteel voor bestelauto's met Emissieklasse 5 (ontheffing tot 2027), bestelauto's met Emissieklasse 6 (ontheffing tot 2028), vrachtwagens met Emissieklasse 6 (bakwagens of laadwagens) die op

Heeft de culturele sector de boot gemist?

1 januari 2025 niet ouder dan 5 jaar zijn (onthefing tot 2030) en vrachtwagens met Emissieklasse 6 (trekker) die op 1 januari 2025 niet ouder dan 8 jaar zijn (onthefing tot 2030). Met andere woorden: alleen de minst vervuilende bestelauto's en vrachtwagens op fossiele brandstoffen komen in aanmerking. Voor bedrijven in het bezit van bestelbusjes en/of vrachtwagens die de ZE-zones niet in mogen en ook buiten de overgangsregeling vallen, is er nog de mogelijkheid om

Voertuigen (N2&N3) die zijn vrijgesteld voor de zero-emissiezone

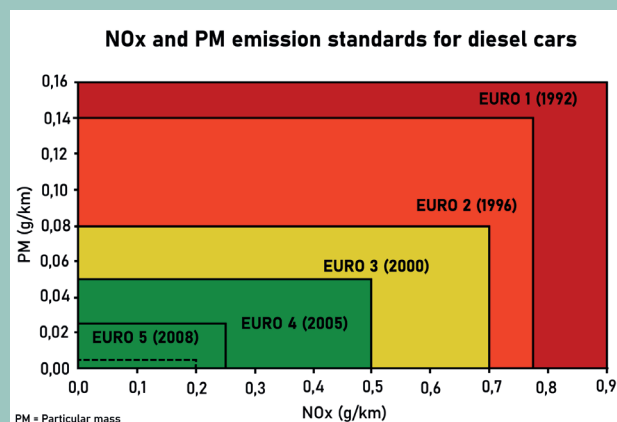
Deze vrijstelling is geldig tot uiterlijk 1-1-2030 of tot het moment dat het voertuig voor die tijd 13 jaar oud wordt (geldt niet voor oldtimers), gerekend vanaf de Datum Eerste Toelating.

15		Betonmolen of betonmixer
16		Betonpomp
19		Straatveger, -reiniger, riool- & kolkenzuiger
23		Winkelwagen voor detailhandel/expositiedoeleinden
26		Kraanwagen
27		Hoogwerker
31		Brandweerwagen
SB		Gepantserd voertuig
SF		Kraanwagen, mobiele kraan
Oldtimers		Voertuigen ouder dan 40 jaar

vrijstelling of ontheffing aan te vragen. Ook de vrijstellingen gelden tot 2030. Bestelauto's zijn vrijgesteld wanneer ze 40 jaar of ouder zijn (oldtimers), of wanneer het een rolstoeltoegankelijk voertuig betreft met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70 (voertuig is (mede) ingericht voor het gebruik door/vervoer van een invalide), 145 (voertuig met een goedgekeurd aangebracht knielsysteem), 146 (voertuig met goedgekeurd aangebracht rolstoelvastzetsysteem), 147 (voertuig met daarin goedgekeurde aangebrachte gordels ten behoeve van een of meer passagiers in een rolstoel), of 149 (Voertuig met een goedgekeurd aangebracht vastzetsysteem ten behoeve van ligplaatsen). Vrachtauto's zijn vrijgesteld wanneer ze 40 jaar of ouder zijn (oldtimers), of wanneer het voertuig carrosseriecode 15 (betonmolen/betonmixer), 16 (betonpomp), 19 (straatveger/straatreiniger/rioolzuiger/kolkenzuiger), 23 (winkelwagen voor detailhandel/expositiedoeleinden), 26 (kraanwagen), 27 (hoogwerker), of 31 (brandweerwagen) heeft, of de aanduiding voor speciale doeleinden SB

EMISSIEKLASSEN

In welke emissieklasse een bedrijfsvoertuig valt, hangt af van een aantal factoren. In eerste instantie wordt er gekeken naar de zogenoemde Milieuklasse EG Goedkeuring. Is deze bekend, dan wordt daarvan de Milieuklasse EG afgeleid. Op basis van die Milieuklasse EG wordt dan weer de emissieklasse afgeleid. Is de Milieuklasse EG niet bekend, dan wordt de emissieklasse bepaald op basis van de datum eerste toelating (DET) van het voertuig. De emissieklassen zelf lopen uiteen van Emissieklasse 0 (stoot veel vervuilende stoffen uit) tot en met Emissieklasse 6 (stoot minder vervuilende stoffen uit). En dan is er ook nog Emissieklasse Z, de klasse die aan EV's wordt toegewezen.



(gepantserd voertuig) of SF (kraanwagen, mobiele kraan) en het voertuig is 12 jaar of jonger is. Ontheffingen zijn er mogelijk voor de bestel- en vrachtauto's die geen toegang hebben tot de EZ-zones, geen gebruik kunnen maken van de overgangsregeling en geen vrijstelling kunnen krijgen. Daarbij gaat het om de volgende ontheffingen:

- Dagontheffingen
- Ontheffing voor particulier bezit van bestel- en vrachtauto's
- Ontheffing voor een bestelauto of vrachtauto die vanwege een handicap is aangepast
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen
- Ontheffing wegens lange levertijden
- Ontheffing op basis van bijzondere financiële omstandigheden
- Ontheffing op basis van de hardheidsclausule
- Ontheffing als er geen emissieloze alternatieven zijn voor uw voertuig
- Ontheffing voor Euro 6-bakwagens met een Datum Eerste Toelating tussen 1-1-2017 en 31-12-2019

Er is een aantal ontheffingen waar de cultuursector gebruik van zou kunnen maken. De meest voor de hand liggende is de dagontheffing.

Deze ontheffing met de duur van één kalenderdag mag namelijk per kalenderjaar maximaal twaalf keer per voertuig, per gemeente worden verleend. Daar staat echter tegenover dat sommige gemeenten overwegen om voor deze ontheffing een ondergrens van Emissieklasse 5 te gaan hanteren.

TEGEMOETKOMING

Om ondernemers tegemoet te komen, is er een aantal subsidies door de overheid beschikbaar gesteld. Met de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) is het mogelijk om maximaal € 5.000 terug te krijgen voor de aankoop of het leasen van een volledig emissieloze bedrijfsauto. Een ander potje is de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZet). Met deze regeling wordt er een percentage vergoed wanneer een ondernemer een emissieloze vrachtwagen koopt of leaset. De invoering van ZE-zones kan echter op meer vlakken een uitdaging vormen. Bijvoorbeeld bij de verbouwing van een theater. Ook aannemers, elektriciens en loodgieters rijden doorgaans in bestelbussen en ook hier is er nog veel werk aan de winkel: momenteel is minder dan 20 procent in deze branches nog niet (voldoende) voorbereid op de invoering van ZE-zones. Met andere

DAGONTHEFFING

PER voertuig
12 kalenderdagen
PER gemeente
PER kalenderjaar



woorden: ook deze bedrijven rijden nog veelal in dieselbusjes rond. Dat kan natuurlijk gevolgen gaan hebben voor het (niet kunnen) verbouwen, renoveren en verduurzamen van theaters, poppodia, etc.

OP WEG NAAR ZES

Hoe lastig het ook is om momenteel in bedrijfsplannen concreet de overstap naar zero-emissiezone-proof te maken, loont het om hier al wel mee aan de slag te gaan. Een erg praktische website daarbij is www.opwegnaarzes.nl. Deze site is een handige verzameling van alle relevante informatie: waar bevinden alle ZE-zones zich, wat zijn de toegangsregels tot deze zones en welke vrijstellingen en ontheffingen zijn er, welk e-voertuig is het meest geschikt voor mij, hoe laad ik die op en hoe financier

ik zo'n voertuig? En wat zijn de laatste (politieke) ontwikkelingen rondom de ZE-zones? Want hoewel er nog wat flinke hobbels op de weg zijn, gaan de ZE-zones er

vroeg of laat toch echt komen.

En dat er nog werk aan de winkel is, blijkt wel uit recente cijfers. In een uitzending van actualiteitenprogramma Nieuwsuur op 12 april werd becijferd dat er van de ruim 1,1 miljoen bestelbusjes die er nu rondrijden en waarvan het overgrote merendeel als bedrijfswagen wordt gebruikt, slechts 2,5 procent elektrisch is. En hoewel de verkoop van elektrische bestelbussen de laatste maanden stabiel blijft, neemt die van dieselbusjes juist toe. Dat heeft vermoedelijk te maken met het vervallen van de BPM-vrijstelling op deze bedrijfswagens in 2025, wat de dieselvariant dan gemiddeld zo'n € 15.000 tot € 20.000 duurder maakt. Ondernemers willen dus nog snel profiteren. Dat ze dan vanaf 2028 met die busjes niet meer in veel binnensteden mogen rijden, stopt ze niet. Blijkbaar is dat nog te ver weg voor de meeste ondernemers om er zich nu zorgen over te maken, of hopen ze voor die tijd nog op een aanpassing van de regels of invoeringsdatum. <<

MEER INFO WWW.OPWEGNAARZES.NL