

Reitseplein 1  
Postbus 90154  
5000 LG Tilburg  
Telefoon 013 205 0030  
E-mail [derksen@vnoncwbrabantzeeland.nl](mailto:derksen@vnoncwbrabantzeeland.nl)  
Internet [www.vnoncwbrabantzeeland.nl](http://www.vnoncwbrabantzeeland.nl)

Aan de leden de gemeenteraad  
van de gemeente Eindhoven

Ref.: rsl/rd/ib  
Ond.: Invoering nul-Emissiezone Eindhoven  
Bijl.: 1

Tilburg, 26 augustus 2020

Geachte mevrouw/mijnheer,

Na aanleiding van het inspraakmoment op dinsdag 1 September 2020, reageren wij hierbij schriftelijk op het plan van B&W Eindhoven voor invoering van nul-Emissiezone binnen de ring Eindhoven, en met name op het onderdeel van goederenvervoer. We doen dit is samenspraak met de transportorganisatie evofenedex en enkele nauw betrokken leden, waaronder Jan de Rijk Logistics en Vrijdag Premium Printing.

### **Inzicht in praktische implicaties**

Wij onderschrijven met u de wenselijkheid van invoering van nul-Emissiezone. Immers, een beter leefklimaat leidt ook tot een beter vestigingsklimaat voor ondernemers. Wel vinden wij het van groot belang dat invoering van de nul-Emissiezone in afstemming met het bedrijfsleven plaatsvindt, en daarmee op draagvlak kan rekenen. Wezenlijk zijn zicht op de beschikbaarheid van betaalbare voertuigen, de benodigde laadcapaciteit en de kostenstijging voor retailers en logistieke ondernemers. Op dit punt vinden wij de plannen nu nog tekort schieten.

Enkele praktische vragen die opkomen zijn:

- In hoeverre kan van kleinere ondernemers, voor wie het vervoermiddel bijzaak is, verwacht worden dat zij investeren in een nieuw vervoermiddel voor de schaarse kilometers die zij maken in het centrum?
- Hoe wordt omgegaan met internationaal transport en logistieke diensten van niet-Nederlandse ondernemers?
- Kan van ondernemers verwacht worden dat de aanscherping van de milieuzone voor emissieklasse 6-voertuigen op een dergelijke korte termijn haalbaar is?

In de praktijk zien we dat de voorliggende plannen tot maatwerk moeten leiden. Na afstemming met de landelijke afdeling van VNO-NCW vindt u in de bijlage een inhoudelijke en cijfermatige toelichting van de markt door de nul-Emissie invoering. Deze cijfers benadrukken eveneens dat vervolgonderzoek noodzakelijk is.

### **Samenwerking**

Om deze redenen vragen wij u met klem om een definitief besluit over de invoering de milieu en nul-Emissiezone nog aan te houden en juist samen met de belanghebbende partijen een pad uit te stippelen om deze zones een succes te maken. De Brainportregio, met de gemeente Eindhoven als centrum, is bij uitstek een regio waar de triple helix goed werkt. Onze oproep is dan ook om op voorhand geen definitieve

beslissingen te nemen, maar gezamenlijk met de triple helix de praktische implicaties van de voorliggende plannen verder uit te werken met 2025 en 2030 als stip op de horizon.

Met vriendelijke groet,

VNO-NCW Brabant Zeeland

## Bijlage I: Ontwikkeling van de markt

**Vrachtwagens:** in 2019 waren er ongeveer 143.000 vrachtwagens in het Nederlandse wagenpark. Hiervan zijn zo'n 30.000 voertuigen bedoeld voor stadslogistiek, vrachtwagens die bijvoorbeeld winkels en supermarkten bevoorraden. Op dit moment is minder dan 0,1 procent van alle vrachtwagens elektrisch. Het aantal elektrische vrachtwagens zal de komende jaren eerst langzaam groeien. Naar verwachting komt rond 2023 de serieproductie van elektrische vrachtwagens op gang. Vanaf dat moment zal de aanschafprijzen dalen en het aantal verkochte vrachtwagens groeien. In het Klimaatakkoord staat genoemd dat het aantal nul emissie/PHEV-vrachtwagens in 2025 waarschijnlijk tot 5.000 voertuigen zal stijgen. Dat is 3,4 procent van het huidige totaal aan vrachtwagens in Nederland. Vervolgens zal het aantal mogelijk door kunnen groeien naar 10.000 nul-emissie/PHEV-vrachtwagens in 2030. Hierbij is de vraag hoe eenderde van het totaal aantal vrachtwagens voor stadslogistiek het overgrote deel van de stedelijke gebieden zal kunnen bevoorraden.

**Bestelwagens:** aan het begin van 2020 waren er circa 940.000 bestelwagens in het Nederlandse wagenpark. Van alle bestelwagens is ruim 90% in het bezit van bedrijven. Ze zijn met name eigendom van bouwbedrijven, elektrobedrijven, loodgieters, schilders en glaszetters die ook in binnensteden hun werkzaamheden uitvoeren. Afhankelijk van de definitie is tot 15% van de bestelwagens onderdeel van distributie als primaire bedrijfsactiviteit, zoals het beroepsgoederenvervoer en de bevoorrading door groothandels en supermarkten. Vooralsnog spelen elektrische bestelwagens, met een aandeel van 0,5 procent van het totaal aan bestelwagens in het Nederlandse wagenpark, een zeer bescheiden rol. Zoals in het Klimaatakkoord staat genoemd zal dat in 2025 naar verwachting tot 50.000 zero-emissie bestelwagens zijn gestegen. Dat is ongeveer 5% van het huidige totaal aan bestelwagens in Nederland. Dat aantal zal volgens het Klimaatakkoord kunnen doorgroeien naar 115.000 nul-emissie bestelwagens in 2030 of 12% van het totaal. Eenzelfde vraag als bij vrachtwagens komt op of dit toekomstige beperkte deel aan elektrische bestelwagens, al dan niet in combinatie met alternatieve vormen van logistiek, in 2030 het overgrote deel van distributie en logistiek in ZE-zones zal kunnen verzorgen.

**Betaalbaarheid:** uit de MKB-impacttoets Klimaatakkoord blijkt dat er relatief hoge eenmalige investeringen voor het mkb gemoeid zijn bij de invoering van nul-emissiezones. Vanaf de implementatie van nul-emissiezones zullen de jaarlijkse kosten voor het totale mkb met €82 miljoen tot €180 miljoen stijgen (geen rekening houdende met toekomstige prijsontwikkelingen). Voornamelijk voor sectoren die gebruikmaken van relatief zware bestelwagens, zoals klus- en installatiebedrijven, zullen de kosten sterk kunnen stijgen. Naar schatting behelst de terugverdientijd voor de aanschaf van een nieuwe nul-emissie bestelwagen een periode van 8 tot 12 jaar, afhankelijk van het type voertuig en op basis van de huidige aanschafprijzen. Daarnaast maakt het grootste deel van het mkb momenteel gebruik van tweedehands bestelwagens. Het marktaanbod van tweedehands nul-emissiebestellen vrachtwagens is nu nog zeer beperkt.

**Infrastructuur:** het gebruik van nul-emissie voertuigen leidt tot een grotere energievraag en laadbehoefte van ondernemers. Om deze doelstellingen te kunnen bereiken, moet fors ingezet worden op semipublieke en private aanleg van laad- en tankinfrastructuur in de openbare ruimte (incl. snellaadpunten). Momenteel zijn er voor vrachtwagens vrijwel geen laadpunten die door verschillende vervoerders kunnen worden gebruikt. Voor de stadslogistiek voorziet TNO een maximale laadbehoefte van 18.600 laadpunten voor bestelwagens en 7.400 laadpunten voor vrachtwagens in 2030.

**Toekomstige logistiek:** logistiek verandert niet alleen ten aanzien van de aandrijving van voertuigen. De verwachting is dat de toekomstige logistiek kostenefficiënter en duurzamer wordt door een optimale combinatie van verschillende vervoersvormen. Distributiecentra in stedelijk gebied vervullen een belangrijke rol in het op elkaar laten aansluiten van logistiek op lange afstand en stedelijke distributie. Daar

waar mogelijk zullen licht elektrische vrachtvoertuigen (LEVV's), zoals e-bakfietsen en zeer compacte elektrische bestelwagens, kunnen worden ingezet voor logistiek in de binnenstad. Daarvoor zijn geavanceerde overslagpunten (hubs) nodig die niet alleen door bezorgdiensten of supermarkten kunnen worden benut, maar ook door bouwbedrijven en lokale winkeliers. Daar waar mogelijk kan worden ingezet op bundeling van leveringen waardoor één-op-één vervanging van bestaande voertuigen niet altijd nodig is. Externe logistieke dienstverlening is echter voor veel ondernemers nog geen beproefde methode. Bovendien werpt dit concept bij ondernemers vragen op over onder meer extra kosten, de kwaliteit van de dienstverlening die aangepast dient te zijn op het soort goederen en het behoud van de relatie met de klant.