

# Even bijpraten over zero emissie



Wim de Vink, voorzitter VLOK

Zero emissie, het laatste woord is er voorlopig nog niet over gesproken. Het is een heikel onderwerp en dus zien we een hoop stemmingmakerij en onzin de revue passeren. Tijd voor branchevereniging VLOK om de zaken overzichtelijk op een rijtje te zetten.

**A**llereerst even de definitie. Zero-emissie zone: Delen van de stad (vaak de oude binnenstad) waar vanaf 1 januari 2025 bedrijfswagens rijdend op diesel, benzine of gas niet zonder meer mogen rijden. Het is niet zo dat er met ingang van het nieuwe jaar geen bus meer de binnenstad kan inrijden. De eerste nuancering is dat dieselmotoren met emissieklasse 5 en 6 wel in de emissiezones mogen. Dit zijn dieselveertuigen met een DET (Datum Eerste Toelating) van na 2009. Emissieklasse 5 (DET 2009 tot november 2014) mag tot 2027 de emissiezone nog in en klasse 6 (DET vanaf 1 september 2014) nog tot 2028.

## UITZONDERINGEN

Gemeenten maken ook uitzonderingen. Hiervoor kun je een ontheffing aanvragen. Administratief gedoe? Dat valt mee. Er is vanaf 1 juli van dit jaar een gezamenlijk digitaal loket, waar digitaal vrijstellingen kunnen worden aangevraagd. Weet ook dat slechts 19 gemeenten de zero emissiezones van 1 januari 2025 invoeren. Andere gemeenten volgen later.

Ede wacht bijvoorbeeld tot 2030. Voor iedere ondernemer heeft het andere gevolgen. Rij je in een emissieklasse 5 of 6 dan kan je nog even afwachten hoe het zich gaat ontwikkelen. Rij je emissieklasse 4 en gaat de zero-emissie bij jou in de buurt (nog) niet in, dan heb je ook nog even respijt. Heb je direct per 1 januari met het nieuwe beleid te maken, kijk dan of je in aanmerking komt voor een ontheffing.

## TE SNEL

De VLOK vindt dat de invoering van zero emissie-zones te snel gaat. Elektrische bestelwagens bieden op dit moment geen alternatief voor de meeste diesels wat betreft laadvermogen en trekkracht. De elektrische bestelbussen zijn duurder, de tweedehands markt ontbreekt nog en de subsidie van max 5000 euro per voertuig voor veel eenmanszaken onvoldoende. Daarbij is ook de inruilwaarde voor de dieselbus dramatisch gedaald.

## HUBS

Ook de laadpaal-infrastructuur is nog niet voldoende ingericht. En daar komt bij dat je een rijbewijs CE1 moet hebben

voor veel elektrische bestelbussen. Commerciële partijen storten zich op deze ontstane markt met het aanbieden van zogenaamde logistieke hubs. Bedoeld wordt opslag en overslag aan de rand van de zones, zodat ladingen kunnen worden overgezet in emissievrije en andere nog toelaatbare voertuigen.

Het laatste woord is hier vast nog niet over gesproken. We houden je op de hoogte.



Scan de code en lees het uitgebreide artikel met verdiepende links.