

Afzender:

Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord, VEBAN
NDSM-Plein 93
1033 WC Amsterdam
Contactpersoon: Patricia Wouda, belangenbehartiging@veban.nl

Aan:

Het college van burgemeester en wethouders
Gemeente Amsterdam
t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Uitstootvrije Mobiliteit, projectteam nul-emissiezone
bedrijfs- en vrachtauto's

Betreft: *Zienswijze van VEBAN op ontwerpverkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam met regels over het invoeren van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 (Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's Amsterdam 2025)*

19 oktober 2023

Geacht college van burgemeester en wethouders,

De Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (VEBAN) heeft het ontwerpbesluit voor de invoering van een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's per 1 januari 2025 gelezen en aan haar leden voorgelegd. In aanloop naar dit besluit is bovendien het projectteam twee keer op een Ondernemersplatform in Amsterdam-Noord geweest om ondernemers over de plannen te informeren. Wij waarderen dat zeer. In deze brief geven we graag onze reactie en suggesties op de voorliggende plannen.

Onze suggesties zijn erop gericht om de doelstellingen van het college haalbaar te maken, in samenwerking met het Amsterdamse bedrijfsleven. Want VEBAN begrijpt en ondersteunt de inzet van het college om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. En veel ondernemers bereiden hun bedrijf en hun wagenpark voor op een tijdperk zonder of met zo min mogelijk fossiele brandstoffen. Ze zijn alleen wel gebonden aan de grenzen van het mogelijke: in veel situaties is elektrisch vervoer – om diverse redenen – nog geen optie op de korte termijn. Daarbij speelt ook de faciliterende rol van de overheid een belangrijke rol, die missen wij nu. Leest u hieronder de problemen en onze voorgestelde oplossing voor elk van deze problemen.

Probleem 1: Onvoldoende laadinfrastructuur

Er is onvoldoende laadinfrastructuur. De gemeente wil dat ondernemers het opladen van elektrische auto's en materieel op eigen terrein organiseren, maar dat is lang niet voor iedereen mogelijk. En wel om twee redenen:

- 1) Niet elke ondernemer heeft (voldoende) eigen terrein om zowel auto's van medewerkers, bezoekers en klanten als het eigen materieel en dat van leveranciers op te laden.

- 2) En als ze die ruimte wel hebben, dan krijgen ze geen stroomaansluiting van de netbeheerder. Het elektriciteitsnet in Amsterdam is vol: netcongestie. In Amsterdam-Noord is de netcongestie het schrijnendst. Geen enkel bedrijf in Amsterdam-Noord krijgt op dit moment een uitbreiding van de stroomaansluiting. Ook niet als het daarmee de bedrijfsvoering verduurzaamt.

Ter illustratie de reactie van één van onze leden:

Bob Herfst, Loodgieters- en Installatiebedrijf HERFST BV, aan de Digitaalstraat:

“Sinds 2009 zijn wij gevestigd in een nieuw pand aan de Digitaalstraat 22 in Amsterdam-Noord. Sinds 2009 en nu 2023 zijn wij meer als verdubbeld met het personeel en auto’s. Het gehele pand staat zo vol met materieel en voorraad dat er binnen geen plaats meer is voor auto’s. Er is binnen onvoldoende stroom om 15 auto’s te laden.

De medewerkers nemen hun bus mee naar huis, ze wonen in een flat of rijtjeshuis, daar hebben ze meestal geen eigen parkeerplaats. Zij kunnen de bus dus thuis niet opladen aan een paal. In hun woonplaats staan ook onvoldoende palen om op te laden. En stel dat de bussen wel op ons terrein te parkeren en te laden zijn, dan ben je verplicht als bedrijf om voor woon-werkverkeer een auto te kopen. Het is onmogelijk om deze kosten bij de medewerker neer te leggen.

De bedrijfsbussen zijn net allemaal vervangen, ik heb nu geen liggende gelden om 10 nieuwe bussen te kopen van 50.000,- per stuk.

De afstand wat je met zo een vol beladen bus kan rijden is minimaal, een medewerker woont in Friesland, deze afstand is te ver.”

Oplossing 1: gemeentelijk masterplan voor emissievrije stadslogistiek

De gemeente legt nu éénzijdig eisen en restricties op aan ondernemers. In de plannen staat niets over de bijdrage van de gemeente om de nul-emissiezone te laten functioneren, anders dan dat de gemeente zal handhaven binnen de milieuzone.

Wij vragen daarom aan het college om met een masterplan voor emissievrije stadslogistiek te komen. In dat masterplan zou in elk geval aan bod moeten komen:

- Waar, wanneer en hoeveel openbare laadpalen en laadstations voor busjes en vrachtwagens er komen. Er zijn wel plannen om meer laadpalen te plaatsen, maar we weten niet precies waar, wanneer en hoeveel. En vooral een plan voor grotere laadstations voor busjes en vrachtwagens ontbreekt.

VEBAN krijgt de indruk dat de gemeente daar bewust mee wacht om ondernemers maximaal te stimuleren hun eigen laadvoorziening te organiseren. Dat is een onnodige en verkeerde stress-stimulus: elke ondernemer die in de gelegenheid is zijn eigen oplaadmogelijkheid te organiseren, zal dat doen. Nu is er vooral stress en

onzekerheid over hoe de bedrijfsvoering door kan gaan. Alleen de overheid kan die onzekerheid wegnemen door zelf ook voor laadinfrastructuur te zorgen en daar plannen voor te presenteren waar ondernemers op kunnen anticiperen.

- Per wanneer de netcongestie is opgelost en hoeveel tijd er daarna nog is om laadpalen (openbaar en op eigen terrein) te installeren. De planning voor de invoering van de nul-emissiezone moet daarop worden aangepast.
- Een analyse van stadsverzorgende bedrijven met bijbehorende businesscases. Daarbij ook rekening houden met ondernemers die hun Corona-schulden nog afbetalen. Voor sommige beroepsgroepen en kleinere ondernemers zal het financieel niet meer interessant zijn om Amsterdammers binnen de ring te bedienen. Technuten en handwerkers, bijvoorbeeld, zouden de stad kunnen mijden. Of ze moeten hun prijzen drastisch verhogen. Krijgen mensen nog een betaalbare loodgieter, elektricien of installateur aan huis als de cv-ketel of de warmtepomp stuk is?

Probleem 2: onder onvoorziene omstandigheden toevoer grondstoffen in geding

Amsterdam onderneemt in een internationale context. Bedrijven exporteren niet alleen, ze betrekken ook onderdelen, materiaal en grondstoffen uit het buitenland. Door deze internationale context zijn Amsterdamse bedrijven ook afhankelijk van geopolitieke ontwikkelingen. Als geopolitieke verhoudingen schuiven wordt al gauw de toevoer uit andere dan de gebruikelijke landen actueel. Stel het geval dat bedrijven bijvoorbeeld geen grondstoffen meer uit China zouden mogen of kunnen betrekken, dan zullen die grondstoffen in veel gevallen over land uit Oost-Europese landen komen. En daar is nog niet al het vrachtmaterieel zo ver als het onze.

Het college stelt in haar ontwerpbesluit dat hier onderzoek naar is gedaan en dat het aantal buitenlandse vrachtwagens dat niet aan onze milieueisen voldoet, minimaal is. Wij en leden van VEBAN die in deze context opereren betwijfelen dat.

Ter illustratie de reactie van één van onze leden:

Thomas Holwerda, Plant Manager van TRI-SURE aan de Asterweg:

“Onze grootste uitdaging zit in het feit dat we volledig afhankelijk zijn van onze transportpartner voor het ophalen van onze goederen en van externe chauffeurs voor het leveren van staal en andere goederen. Van die laatste groep is denk ik ruim 90% afkomstig uit het buitenland – veelal Oost-Europa. Er zijn nu al vereisten voor wat betreft de uitstoot, dus ik verwacht in de huidige situatie niet direct een probleem. Wel heb ik zeer mijn twijfels of heel Europa dan al uitstootvrij kan rijden vanwege de levertijd van elektrische vrachtwagens en de laadcapaciteit in Noord (op ons terrein). We hebben recent met een partij samengewerkt om te kijken wat onze netcapaciteit is om zelf laadpalen aan te leggen, maar het duurde ruim 6 maanden om überhaupt een reactie van ze te krijgen.

En dan nog een ding: ons personeel moet vanaf 2030 ook uitstootvrij komen. Op dit moment rijdt ongeveer 10% van het personeel hybride en elektrische auto's zijn nu nog voor de normale mens praktisch onbetaalbaar. Ik denk dat dit een bedreiging is voor ons voortbestaan binnen de ring. Ik vrees dat we ons personeel kwijtraken en het is al zo moeilijk om mensen te vinden.

Oplossing 2: lever maatwerk en ontheffing voor buitenlandse transporteurs

VEBAN roept u vriendelijk doch dringend op met ondernemers in gesprek te gaan die voor deze uitdaging worden gesteld. Verleen ontheffingen voor onvoorziene situaties waarbij bedrijven afhankelijk worden van internationaal vrachtverkeer dat niet aan de milieueisen voldoet. Hou er daarbij ook rekening mee dat aanpalende regelgeving nog niet is aangepast op het nieuwe beleid. Mogelijk gevaarlijke stoffen bijvoorbeeld in vrachtwagens die rijden op waterstof vervoerd worden?

Bekijk daarnaast ook de mogelijkheid om ‘corridors’ te maken van de ring A10 naar bedrijven die hier regelmatig mee te maken hebben. We begrijpen dat uw maatregelen zijn bedoeld om vervuילend vervoer te weren. Maar als de aantallen inderdaad meevallen, zoals u zelf stelt, dan zouden dit soort ‘corridors’ relatief weinig impact op de uitstoot moeten hebben, terwijl het voor de betreffende ondernemers een grote zorg over hun bedrijfscontinuïteit zou wegnemen. En ook al het gaat om hun concurrentiepositie ten opzichte van hun branchegenoten die in gebieden opereren waar minder strenge eisen gelden. Wij vragen aan de gemeente: koester uw werkgevers! Ze zijn kwetsbaarder dan u lijkt te denken.

Probleem 3: aanbod elektrisch materieel nog beperkt

Bij lastige transitie is doorgaans de vraag: moeten we eerst eisen stellen, zodat de markt zijn aanbod daarop aanpast? Of moeten we wachten tot de markt zover is? Het Amsterdamse college kiest voor de eerste strategie en stelt al eisen voordat het aanbod van de markt daarop aansluit. Vanuit het perspectief van het college begrijpen wij die ambitieuze inzet. Voor een deel van de ondernemers is die inzet niettemin problematisch. E.e.a. ondervindt de gemeente zelf, die om deze reden recent nog dieselvrachtwagens heeft aangeschaft voor de vuilnisophaal.

Probleem blijft dat niet alleen voor de gemeente, maar ook voor een deel van de ondernemers op dit moment geen geschikt uitstootvrij materieel te koop is. De actieradius is nog te klein, de oplaadtijd te lang of het trek- en laadvermogen onvoldoende. Dat betekent dat ze nu nog in fossiel of hybride materieel moeten investeren waardoor de overgangperiodes die het college stelt te kort zijn. Zowel met het oog op de bedrijfsfinanciën als om duurzaamheidsredenen is het niet verantwoord materieel in zo korte tijd af te schrijven.

Oplossing 3: versoepel de overgangstijd en maak hybride alternatieven mogelijk

Verruim de overgangstijd voor bedrijven die nu nog geen geschikt elektrisch materieel kunnen aanschaffen. Houd daarbij rekening met het aanbod van de markt, de businesscase van de onderneming en de financiële situatie van bedrijven die momenteel de coronatijd nog financieel te boven komen. Geef daarbij de mogelijkheid om hybride alternatieven in te zetten als volledig elektrisch vervoer nog niet mogelijk is.

Probleem 4: arbeidsmarkt komt nog meer onder druk

De arbeidsmarkt is krap. Zeker als het gaat om praktisch en technisch geschoold personeel. En dat zijn juist de mensen die vaak van buiten de stad moeten komen en niet het salaris verdienen om de nieuwste elektrische auto's aan te kunnen schaffen. Ondernemers vrezen hun personeel kwijt te raken, personeel dat al zo moeilijk te vinden en te binden is.

Oplossing 4: regelingen en subsidies voor werknemers en werkgevers

Bied aantrekkelijke regelingen en subsidies voor werkgevers en werknemers. Nu zijn er al 'sloopregelingen' en subsidies voor bewoners van Amsterdam. Zorg dat er ook regelingen komen voor werkgevers en mensen die in Amsterdam werken. Houd er daarbij rekening mee dat de bedrijventerreinen in Amsterdam-Noord moeilijk tot nauwelijks te bereiken zijn met het openbaar vervoer. Voor de Noord-Amsterdamse arbeidsmarkt is het van groot belang dat ook werknemers van buiten de stad in staat worden gesteld in elektrisch vervoer te investeren.

Tot slot

Geacht college, VEBAN begrijpt en ondersteunt uw voornemen om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren. Wij merken in onze achterban dat ondernemers in overgrote meerderheid mee willen in die transitie: wie kan, stapt over op elektrisch vervoer. Alleen zijn de omstandigheden nog niet zo dat iedere ondernemer meekan in het tijdsplan dat u voor ogen hebt. Wij vragen u dringend om naast de Amsterdamse ondernemers te gaan staan en samen met hen oplossingen te vinden waarmee we deze transitie tot een succes maken voor iedereen. Dat betekent maatwerk, in sommige gevallen meer flexibiliteit en vooral een faciliterende rol van de gemeentelijke overheid. Wij en de Noordse ondernemers hopen hierover afspraken te kunnen maken.

Wij wachten uw reactie af en gaan graag verder in gesprek.

Met een vriendelijke groet,

Namens het Amsterdam-Noordse bedrijfsleven,

Rob Post, voorzitter VEBAN