



Onderzoek wagenpark marktcoopliden

Impact van ZE-zone Stadslogistiek en handelingsperspectieven

Opgesteld in het kader van:
SPES

Nijmegen, 15 juni 2023

Eindrapport

	Blz.
1 Inleiding	<u>2</u>
2 Situatieschets transitie Zero Emissie Stadslogistiek marktkoopliden	<u>6</u>
3 Resultaten wagenpark ambulante handel	<u>7</u>
4 Financiële draagkracht marktkoopliden en impact terugverdientijden	<u>15</u>
5 Handelingsperspectief voor marktkoopliden	<u>19</u>
6 Conclusies en adviezen	<u>28</u>
Bijlage 1: Overzicht gemeentes schouw	<u>30</u>
Bijlage 2: Berekening impact afschrijvingskosten	<u>31</u>
Bijlage 3: Vergelijking wagenpark bestelvoertuigen	<u>32</u>
Bijlage 4: Geschat aantal geweerde voertuigen landelijke wagenpark	<u>36</u>

Introductie

- Het ministerie van I&W, gemeenten en bedrijfsleven werken samen toe naar de invoering van zero-emissiezones in 30-40 gemeenten vanaf 2025.
- Al geruime tijd leeft bij veel gemeenten de vraag hoe om te gaan met de ambulante handel (marktkooplieden) die vanaf 2025 ook aan de eisen van de zone moeten voldoen. Ondernemers in deze bedrijfstak hanteren naar eigen zeggen over het algemeen langere afschrijvingstermijnen dan gemiddeld en vaak is het investeringsvermogen en de financiële draagkracht beperkt. Tegelijkertijd vinden gemeenten markten een belangrijke economische en maatschappelijke toevoeging aan hun stad.
- Daarom bestaat behoefte aan een analyse van deze bedrijfstak en de gevolgen van de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek. Enerzijds om gemeenten en ministerie van I&W te helpen bij vragen van collega's (vaak vanuit EZ), bestuurders, marktkooplieden en andere belanghebbenden. Anderzijds om gemeenten en ministerie van I&W van objectieve informatie te voorzien, zodat onderbouwd beleidskeuzes gemaakt kunnen worden over ondersteuningsmogelijkheden en het al dan niet verlenen van (aanvullende) ontheffingen en vrijstellingen voor deze groep ondernemers.

Vraagstelling onderzoek

Voorliggend onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- 1 Wat is de samenstelling van het wagenpark van ambulante handel (uitgesplitst naar soort voertuig, leeftijd, emissieklasse, aandrijving en bijzondere voertuigen)?
- 2 Hoeveel voertuigen moeten naar verwachting vervangen worden in de periode 2025-2030, rekening houdend met de voorziene vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden?
- 3 Wat is de financiële draagkracht van een gemiddelde ambulante handelsondernemer, als het gaat om de aanschaf van een schoner voertuig?
- 4 Welke gevolgen heeft de invoering van een ZE-zone gezien de terugverdientijden?

Samenstelling wagenpark

- Om antwoord te geven op de (huidige) samenstelling van het wagenpark is aan de gemeenten die zero-emissiezones gaan invoeren gevraagd om de kentekens en/of voertuiginformatie aan te leveren van het wagenpark van de marktcoopliden die de steden aandoen. Gemeenten hebben dit aangeleverd d.m.v. schouwen of uit databases van de parkeer- en/of ontheffingverlening voor toegang tot voetgangersgebieden.
- 16 gemeenten (zie bijlage 1) hebben aan het onderzoek meegewerkt en hebben voertuigdata aangeleverd. In totaal is de voertuiginformatie voor 1.002 kentekens opgehaald via het openbare kentekenregister (owi.rdw.nl). Het gaat om 968 unieke voertuigen (incl. personenauto's (cat. M1) en gekentekende aanhangwagens (cat. O)). Ten opzichte van het totaal landelijk aantal voertuigen van alle marktcoopliden, naar schatting 7.700 voertuigen (gebaseerd op kengetallen uit CBS, 2023 en SEO, 2021), is de steekproefomvang circa 13%. Deze steekproef is voldoende representatief om generieke uitspraken te kunnen doen.
- Aandachtspunten bij deze vorm van dataverzameling zijn:
 - Data die vanuit de schouwen zijn aangeleverd zijn momentopnamen.
 - 3 gemeenten in de dataset (Tilburg, Leiden, Den Bosch) hebben al een milieuzone voor vrachtauto's, waardoor de vrachtauto's in deze gemeenten mogelijk schoner zijn dan gemiddeld.
 - Een aantal gemeenten heeft in de schouw ook kentekendata aangeleverd van aanhangwagens (RDW cat. O). Het gaat in totaal om 120 aanhangwagens. Op basis van deze steekproef kan enig inzicht worden gegeven in het (benodigde) trekkend gewicht van deze aanhangwagens die veelal worden ingezet voor detailhandel- of expositiedoeleinden.
 - 12 van de 16 gemeenten hebben ook de voertuiginformatie van personenauto's (RDW cat. M, totaal 79 voertuigen) gedeeld. In deze gemeenten gaat het om ca. 11 procent van het totale aantal voertuigen dat is waargenomen of waarvoor ontheffing voor markten is verleend. Aangezien dit onderzoek zich richt op het wagenpark van bestel- en vrachtverkeer (cat. N1, N2, N3) zijn de gegevens over het personenautowagenpark niet verder geanalyseerd.
 - Om meer duidelijk te kunnen geven t.a.v. de behoeften van de marktcoopliden aan benodigd trekvermogen voor aanhangwagens is het max. gewicht aanhanger opgevraagd. Het hoogst mogelijke trekgewicht volgens de RDW kentekeninformatie is daarbij aangehouden (veelal oplegger geremd, autonome aanhangwagen geremd of middenaanhangwagen geremd).

Vervanging voertuigen 2030

- Om te bepalen hoeveel voertuigen naar verwachting vervangen moeten worden in de periode 2025-2030 wordt rekening gehouden met de vrijstellings- en ontheffingsmogelijkheden, zoals opgenomen in het [tijdelijk besluit nul-emissiezones](#) en de handleiding Ontheffingverlening Zero-emissiezones.
- Bij RDW is nagegaan of en zo ja onder welke voorwaarden transportvoertuigen aangepast kunnen worden als voertuig dat ingezet wordt voor detailhandel– of expositiedoeleinden en op welke manier voertuigeigenaren hun maximaal te trekken massa van een geremde aanhangwagen kunnen aanpassen.
- Op basis van de representatieve data uit de schouw is een inschatting gemaakt van de voertuigen die naar verwachting vervangen worden in de periode 2025-2030. Hierbij is ook rekening gehouden met het effect van de autonome verschoning van het wagenpark.

Terugverdientijden & financiële draagkracht

- Om te bepalen welke gevolgen de ZE-zone heeft op de terugverdientijden van ondernemers en om in te schatten wat de financiële draagkracht van een *gemiddelde* ambulante handelsondernemer is, wordt gebruik gemaakt van bestaand onderzoek (*Schaarse vergunningen en terugverdientijd in de ambulante handel*, SEO 2021). Er is gebruik gemaakt van kengetallen om de meerkosten van ZE bestel- en vrachtvoertuigen te bepalen en deze zijn doorvertaald naar de gemiddelde afschrijvingsperioden.

Handelingsperspectieven

- De verschillende opties die marktkoopliden hebben, naast 1 op 1 vervanging door een emissieloos voertuig, zijn o.b.v. *expert judgement* tot stand gekomen.

- Hoofdstuk 2 bevat een korte situatieschets van de sector ambulante handel en de uitdagingen waar de sector voor staat.
- In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de data-analyse van het wagenpark en de verwachtingen voor 2030 beschreven.
- Op basis van bestaand onderzoek wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de financiële draagkracht van de gemiddelde ambulante handelsondernemer en welke gevolgen de ZE-zone heeft op terugverdiertijden van aan te schaffen ZE-voertuigen.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de handelingsperspectieven die marktkoopliden hebben om aan de toegangseisen van de ZE-zone te voldoen.
- Tot slot worden in hoofdstuk 6 aan de hand van de conclusies handreikingen aan gemeenten en UAS-partijen gedaan, gericht op een soepele transitie naar Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) voor de ambulante handel.

2 Situatieschets transitie Zero Emissie Stadslogistiek marktkoopliden

De markt is een sterke publiekstrekker in centra. Van oudsher worden warenmarkten gehouden op een centrale locatie in dorpen en steden, waardoor omliggende publieke voorzieningen (horeca, detailhandel) profijt hebben van de extra bezoekers (functiesynergie). Bijna 70% van de marktbezoekers combineert het bezoek met winkels en/of andere centrumfuncties (DTNP, 2017). De markt draagt zo bij aan de economische vitaliteit van centrumgebieden.

Marktkoopliden vallen onder de sector ambulante handel waarbij goederen (food en non-food) worden verkocht vanuit een mobiele verkoopinrichting op een openbaar toegankelijke locatie. De mobiele verkoopinrichting bestaat uit een kraam, tafel of verkoopwagen van waaruit detailhandel wordt bedreven. Voor dit onderzoek kijken wij naar de transportvoertuigen die door de ondernemers in gebruik zijn. Veelal zijn dit bestelbussen en vrachtwagens, vaak met een aanhangwagen. Voor ondernemers valt het voertuig (de vracht- of transportwagen) onder de grootste investeringskosten (SEO, 2021). Veranderingen in de eisen voor inzet van voertuigen brengen daarom mogelijk zwaarwegende financiële keuzes voor marktkoopliden met zich mee.

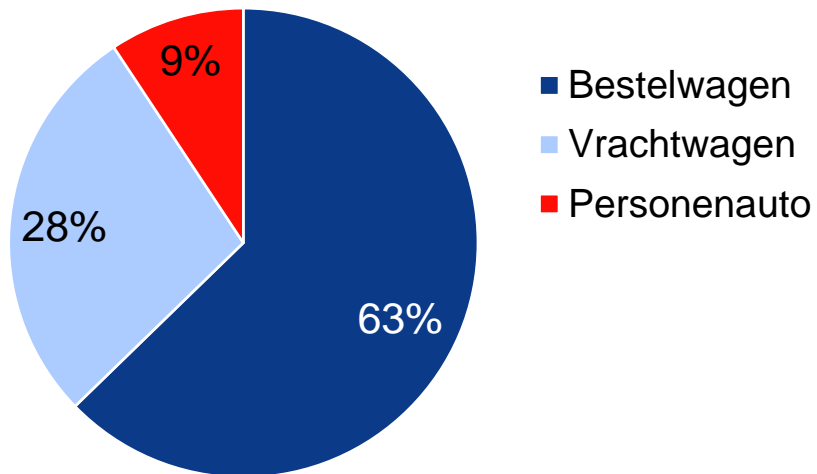
Een vaste klantenkring is voor marktkoopliden belangrijk. Gemiddeld wordt 50% à 60% van de omzet verdiend aan vaste klanten (SEO, 2021). Zekerheid van een verkooplocatie brengt dus ook perspectief met zich mee om een vaste klantenkring op te kunnen bouwen. Voor marktondernemers en het betreffende personeel is daarom duidelijk beleid omtrent vergunningsduur en voorwaarden van groot belang om voor de langetermijn-investeringen te kunnen doen.

In een brandbrief aan gemeenten ([CVAH, 2023](#)) vanuit de reizende beroepsbevolking in Nederland (waaronder de ambulante handel) stelt de sector dat zij zich er bewust van is dat de hele maatschappij moet bijdragen aan een schoner milieu, maar dat het voorgestelde beleid betreffende zero-emissiezones niet realistisch is en onhaalbaar voor de sector. Dit is met name vanwege de hoge aanschafkosten voor relatief schone vrachtwagens (emissieklasse 6) en volledig elektrische vrachtwagen en bestelbussen, en het nog lage aanbod van laatstgenoemde voertuigen. Verder is volgens de sector de actieradius en de landelijke dekking van laadpleinen nog niet toereikend om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen.

3 Resultaten wagenpark ambulante handel

Samenstelling huidig wagenpark

In totaal bestaat het nationale wagenpark van de ambulante handel uit circa 7.700 voertuigen*. Deze zijn vrijwel altijd in bezit van de ondernemer (SEO, 2021). Op basis van ons onderzoek schatten wij dat circa 60% van deze voertuigen bestelwagens, circa 30% vrachtwagens en circa 10% personenauto's zijn (zie figuur).

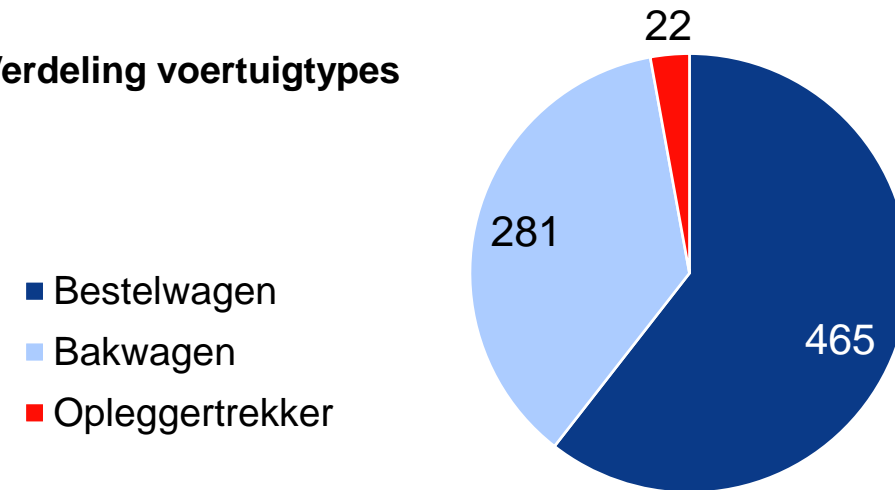


* Er zijn 9.680 ondernemers in de ambulante handel (CBS 2023), waarvan ca. 80% (o.b.v. SEO, 2020) een transportwagen heeft: 7.744 → ca. 7.700 transportwagens. Transportwagens is gedefinieerd als personenauto's, bestelbussen en vrachtwagens.

Analyse bedrijfswagens

In totaal zijn 768 bedrijfswagens meegenomen in de analyse. Dit omvat bestelwagens, bakwagens en opleggetrekkers. In onderstaande figuur is de verdeling tussen deze type voertuigen weergegeven. De bestelwagen is dominant, gevolgd door de bakwagen en de opleggetrekker.

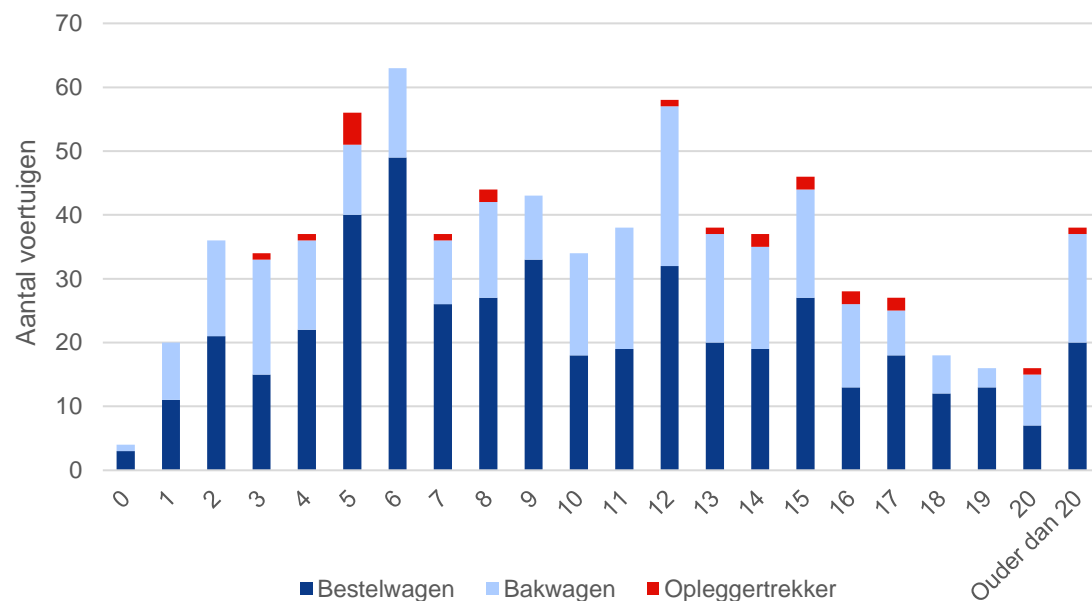
Verdeling voertuigtypes



Leeftijden van voertuigen

De 768 bedrijfswagens hebben een gemiddelde leeftijd van 10 jaar. Opleggertrekkers zijn met 11,3 jaar gemiddeld het oudst. De wat lichtere bakwagens zijn gemiddeld 10,8 jaar oud en de veelal nog lichtere bestelwagens gemiddeld 10,0 jaar. Het oudste voertuig is 37 jaar geleden op kenteken gezet.

Leeftijd per type voertuig



Omvang en leeftijd wagenpark vergeleken

Marktkoopliden maken het meest gebruik van bestelwagens. Dit is gezien het totale wagenpark in Nederland niet verrassend. Van alle bedrijfswagens (bestelwagen, bakwagen en trekker-oplegger) is 87% in Nederland een bestelwagen ([CBS, 2022](#)). Daarmee vergeleken maken marktkoopliden dus relatief weinig gebruik van bestelvoertuigen. Bakwagens worden in vergelijking met het totale wagenparkaandeel juist veel gebruikt. 37% van de marktkoopliden gebruikt een bakwagen, terwijl het totale landelijke wagenpark maar voor 5% uit bakwagens bestaat.

In vergelijking met het Nederlandse rijdende wagenpark maken marktkoopliden gebruik van relatief oude bestelwagens en trekker-opleggers, terwijl de leeftijd van de bakwagens overeenkomt met het Nederlands gemiddelde (*zie tabel*).

Type voertuig	Gemiddelde leeftijd wagenpark		Bron
	Marktkoopliden	Nederland algemeen	
Bestelwagen	10,0	8,1	CBS, 2022
Bakwagen	10,8	10,0	RVO en Revnext, 2022
Opleggertrekker	11,3	6,6	

Inzetpatroon voertuigen

Uit onderzoek van SEO (2021) blijkt dat marktondernemers in de foodsector vaker op een markt ver weg van hun woonplaats staan. In de non-foodsector zijn ondernemers voornamelijk actief in een straal van 20-30 km rond de eigen woonplaats. Daarnaast is de locatie van de opslag van groot belang, bijvoorbeeld voor de verkoop van bloemen. De locatie van de opslagplaats is doorslaggevend voor het gebied dat de ondernemer kan bedienen.

In een beperkte steekproef/survey in Maastricht (n=70) is door ondernemers aangegeven hoeveel kilometer zij per jaar rijden en met welk type voertuig. De resultaten zijn hiernaast gepresenteerd en afgezet tegen de landelijke gemiddelden.

In de tabel rechts is te zien dat de jaarkilometrages van marktkoopliden lager liggen dan de afstanden van dezelfde voertuigtypes in Nederland. Met name bij zware vrachtvoertuigen ligt de afstand een stuk lager. Bij marktkoopliden is er niet veel verschil in het inzetpatroon van voertuigen tussen de verschillende voertuigtypes, terwijl dat in het Nederlandse wagenpark wel zo is.

Type	Gemiddeld kilometrage		Bron
	Marktkoopliden Maastricht	Nederland algemeen	
Personenvoertuig	15.100	18.000	CBS, 2021 o.b.v. diesel
Bestelwagen	15.500	18.000	CBS, 2021
Lichte vrachtvoertuigen	19.600	26.000	RVO en Revnext, 2022
Zware vrachtvoertuigen	17.500	56.000	

Aanhangers en trekkracht

Voor marktkoopliden is de trekkracht van het voertuig van belang, aangezien hiermee aanhangwagens (m.n. verkoopwagens) vervoerd moeten worden. Deze aanhangers hebben van zichzelf al een behoorlijk gewicht en vervoeren daarnaast ook vaak nog veel goederen. Het trekkende voertuig (variërend van een personenauto tot een zware vrachtwagen) moet daarom in staat zijn om zware aanhangers te kunnen trekken. In 7 gemeentes zijn de gegevens van aanhangers ook meegenomen in de schouw. In totaal gaat het om 120 aanhangers.

Trekgewicht bedrijfsvoertuigen

Uit de schouw blijkt dat het gemiddeld trekgewicht van bestelwagens 2.700 kg is*. Het gemiddeld trekgewicht voor bakwagens ligt met 8.500 kg een stuk hoger*.

Een elektrisch voertuig is zwaarder dan een soortgelijk model op diesel, vanwege het gewicht van de accupakketten. Om die reden is een [vrijstelling](#) beschikbaar voor het rijden met een B-rijbewijs voor elektrische bestelvoertuigen tot 4.250 kg. Daar zijn wel voorwaarden aan verbonden, waaronder het niet mogen rijden met een aanhanger. Daardoor is deze vrijstelling minder toepasbaar voor marktkoopliden, tenzij zij beschikken over een C-rijbewijs.

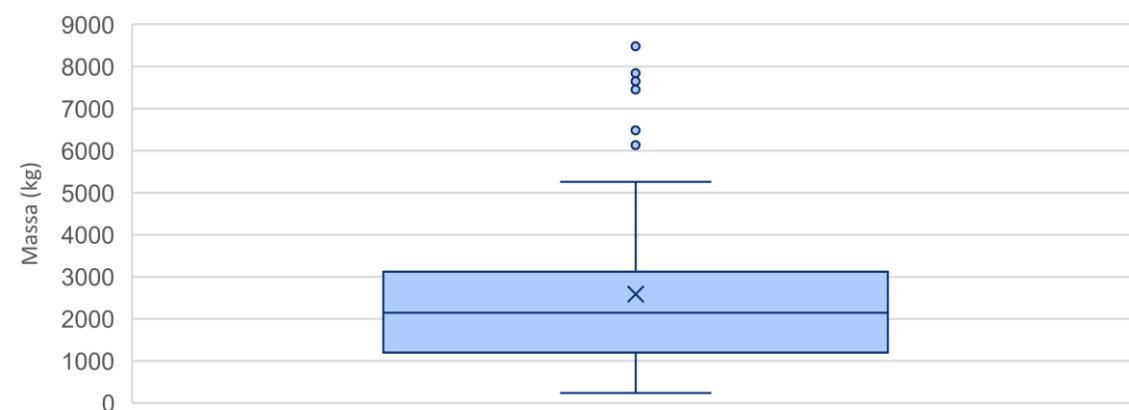
*Gemiddeld trekgewicht van voertuigen met een trekhaak (trekgewicht > 0 kg)

Massa aanhangers

De gemiddelde massa van het ledig gewicht van de aanhangers in de schouw is bijna 2.600 kg. De mediaan ligt iets lager, op 2.150 kg. Dit komt door enkele uitschieters van voertuigen met een gewicht van meer dan 6.000 kg. Circa 75% zou o.b.v. puur het gewicht getrokken kunnen worden door een bestelvoertuig (maximaal trekgewicht bestelvoertuig is 3.500 kg).

Gemiddeld is het ledig gewicht goed voor 59% van het totale gewicht dat een aanhanger kan (mag) vervoeren. Het gemiddelde toegestane gewicht van de aanhangers is ruim 5.000 kg.

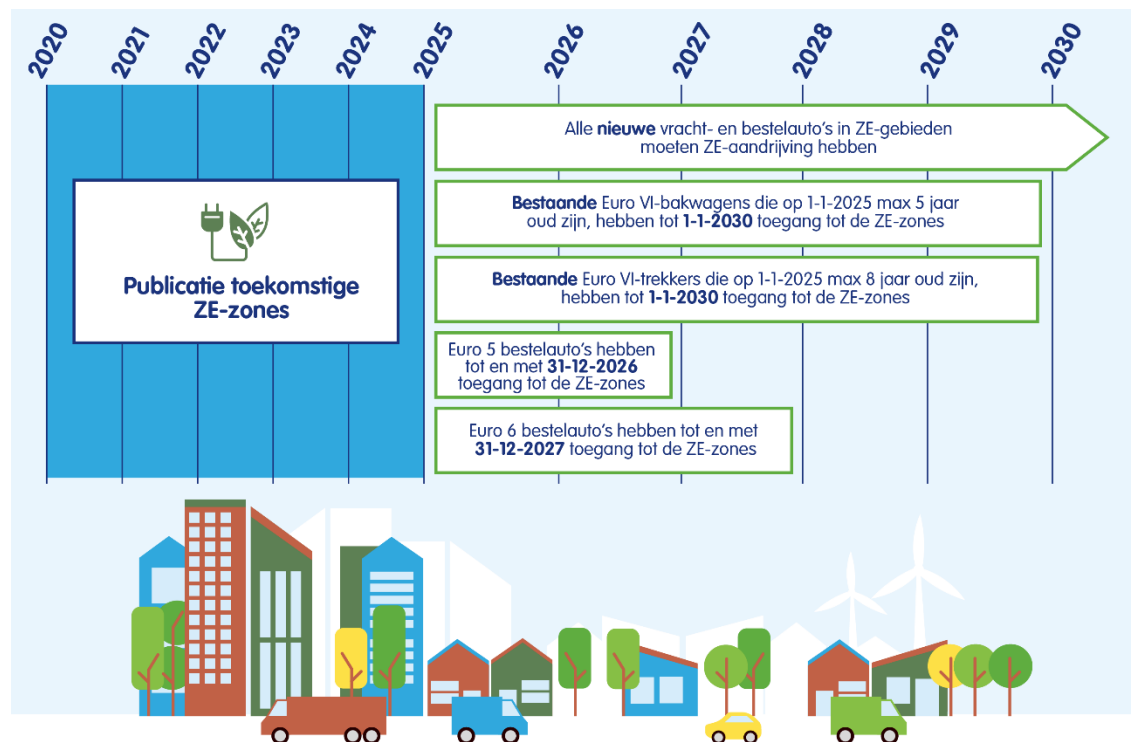
Verdeling voertuigen o.b.v. massa ledig voertuig



NB: niet bekend is welk trekkend voertuig een aanhanger trekt.

Toegang tot ZE-zones

In principe zijn per 1/1/2025 alle conventionele vrachtoertuigen (voertuigen met 'emissie aan de pijp') uitgesloten van toegang tot ZE-zones. Echter gelden er een aantal overgangsregelingen en zijn er enkele typen voertuigen die een vrijstelling hebben.



Bron: [ZE-Zones: Op weg naar ZES](#)

Toegang: bestelvoertuigen

De toegang van bestelvoertuigen tot de ZE-zones is afhankelijk van de emissieklasse van het voertuig. Emissieklasse 5 bestelauto's hebben toegang tot eind 2026, voertuigen in de categorie Emissieklasse 6 kunnen nog een jaar langer de ZE-zone in.

Op basis van het huidige wagenpark blijkt dat grofweg een derde van het wagenpark van ambulante handelsondernemers vanaf 2025 geen toegang meer heeft tot de ZE-zone. Nog een derde heeft tot en met 2026 toegang en een derde tot en met 2027. Deze samenstelling is in lijn met de emissieklassen voor bestelauto's in Nederland ([RVO en Revnext, 2022](#)) en het wagenpark in Nijmegen (BCI, 2023), zie [bijlage 2](#).

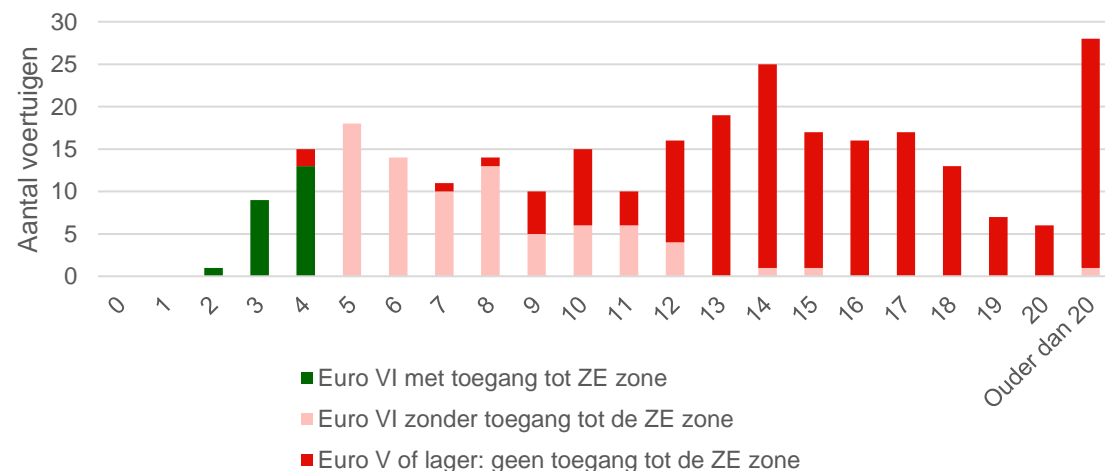
Emissie klasse	Aantal bestelvoertuigen	Aandeel	Aandeel per norm	Geen toegang tot de ZE-zone vanaf
0	1	0%	31%	Geen toegang vanaf invoering zone (01-01-2025)
1	-	-		
2	4	1%		
3	35	8%		
4	104	22%	35%	01-01-2027
5	161	35%	34%	01-01-2028
6	160	34%		
Totaal	465	100 %	100%	

Toegang: bakwagens

Bakwagens met emissieklasse 6 die op 1/1/2025 maximaal 5 jaar oud zijn, vallen onder de overgangsregeling. Dit betekent dat deze voertuigen nog tot 1/1/2030 toegang hebben tot de ZE-zone.

Op 1/1/2025 hebben van het huidige wagenpark van ambulante handelsondernemers 23 van de 281 bakwagens (8%) toegang tot ZE-zones. 2 voertuigen voldoen ondanks hun leeftijd niet aan de emissieklasse-eisen en 79 voertuigen zijn ondanks emissieklasse 6 te oud voor de zone. 177 voertuigen zijn ouder dan 5 jaar én hebben maximaal emissieklasse 5.

Toegang tot ZE-zones voor bakwagens vanaf 2025

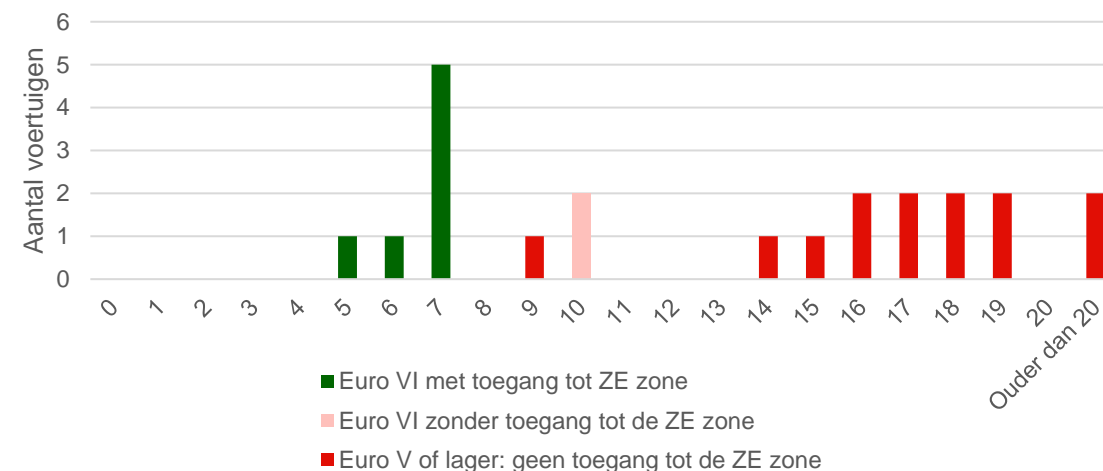


Toegang: opleggetrekkers

Ook opleggetrekkers moeten vanaf 1/1/2025 onder emissieklasse 6 vallen om een ZE-zone in te mogen. Deze voertuigen mogen iets ouder zijn dan bakwagens, namelijk 8 jaar. Tot 1/1/2030 hebben deze voertuigen dan toegang tot de ZE-zone.

Op 1/1/2025 voldoen 7 van de 22 opleggetrekkers (32%) in het huidige wagenpark van ambulante handelsondernemers zowel aan de emissieklasse (6) als aan de maximale leeftijd van 8 jaar. 2 voertuigen zijn weliswaar emissieklasse 6, maar zijn te oud. De overige 13 voertuigen hebben een emissieklasse van 5 of lager.

Toegang tot ZE-zones voor opleggetrekkers vanaf 2025



Vrijstelling o.b.v. carrosseriecode

Op basis van carrosseriecodes of aanduiding speciale doeleinden zijn enkele typen vrachtwagens ook vrijgesteld voor toegang tot de ZE-zone. Deze vrijstelling geldt tot 2030. In de afbeelding rechts staan de typen voertuigen die onder de vrijstelling vallen. De vrijstelling geldt tot het moment dat de voertuigen 13 jaar worden.

Voor de marktcoördinatie is carrosseriecode 23 relevant. Onder deze code vallen voertuigen die dienen als winkelwagen voor detailhandel/expositiedoeleinden. Van de 281 bakwagens hebben 37 de carrosseriecode voor een winkelwagen (code 23). Dit is 13% van het totaal aantal bakwagens.

- 23 van deze 37 voertuigen zijn op 1/1/2025 ouder dan 13 jaar en hebben dus geen toegang tot de ZE-zone
- 5 voertuigen zijn in 2025 jonger dan 13 jaar, maar op 1/1/2030 niet meer. Zij verliezen hun toegang dus in de periode 2025-2030.
- 9 voertuigen zijn ook op 01-01-2030 jonger dan 13 jaar en hebben dus toegang tot 1/1/2030.

5 van de 9 jongste voertuigen zouden ook op basis van hun emissieklasse 6 een vrijstelling krijgen voor 'gewone' bakwagens tot 2030. Per saldo zijn er dus 4 voertuigen die op basis van hun carrosseriecode een vrijstelling krijgen tot 2030, die ze anders niet zouden hebben gekregen. 5 voertuigen krijgen de vrijstelling voor een gedeelte van de periode 2025-2030.



Toegang: alle voertuigen

Vrijstelling voor de verschillende typen bedrijfswagens wordt bepaald op basis van emissieklasse en leeftijd enerzijds, en op basis van carrosseriecode en leeftijd anderzijds. Als dit allemaal bij elkaar wordt genomen blijkt dat 390 voertuigen vanaf de invoering van de zone (1/1/2025) geen toegang meer hebben tot de ZE- zone. Dit is 53% van de totale huidige bedrijfswagens van de marktkoopliden. Per 2027 en 2028 vervalt twee keer voor ruim 20% van de voertuigen de toegang tot de zone. Op basis van het huidige wagenpark, en zonder rekening te houden met de autonome vervanging van voertuigen, heeft slechts 4% van de voertuigen (34) tot 1/1/2030 toegang tot de ZE-zone.

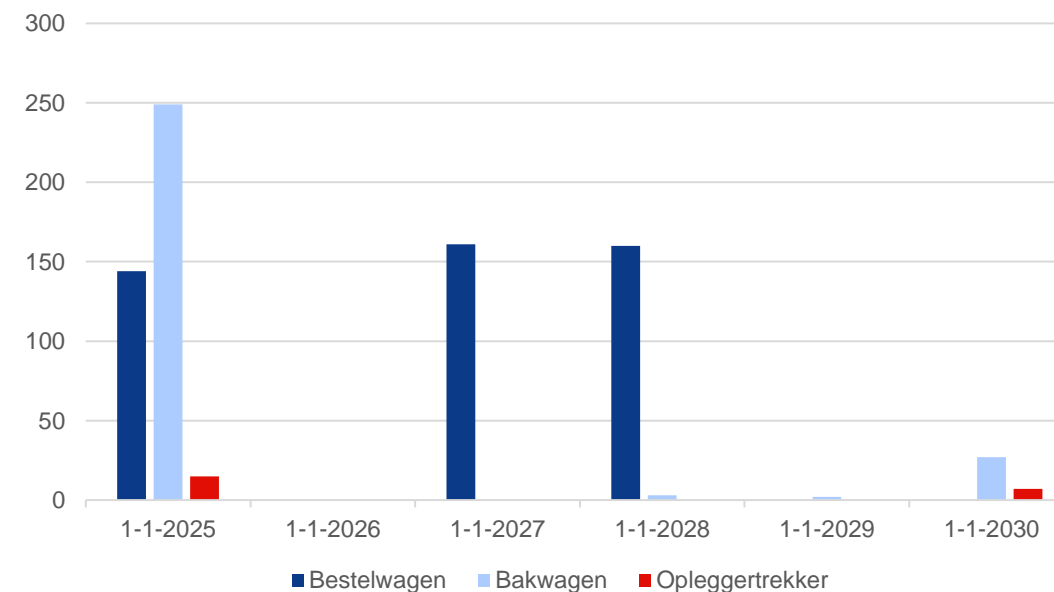
Conclusie wagenpark en toegang tot ZE-zone

Al met al kan gesteld worden dat de meeste voertuigen van marktkoopliden al binnen twee jaar geen toegang meer zullen hebben tot de ZE-zone. In de jaren daarna zullen ook de andere voertuigen de toegang tot de ZE-zones verliezen.

Om toch toegang te houden, zullen marktkoopliden over moeten stappen op andere voertuigen. Dit kunnen behalve elektrische voertuigen ook (tijdelijk) bestaande emissieklasse 5/6 voertuigen zijn.

Op de slide hierna is ingeschat wat het effect van autonome verschoning is voor toegang tot de ZE-zone.

Uit ZE-zones geweerde voertuigen vanaf datum
Excl. autonome verschoning



Type voertuig	Geen toegang vanaf (excl. autonome verschoning)				
	1/1/2025	1/1/2027	1/1/2028	1/1/2029	1/1/2030
Bestelwagen	31%	35%	34%	0%	0%
Bakwagen	89%	0%	1%	1%	10%
Opleggertrekker	68%	0%	0%	0%	32%
Totaal (gem.)	53%	21%	21%	0%	4%

Schatting impact van autonome verschoning van het wagenpark

- In de berekening op de vorige slide is geen rekening gehouden met de autonome verschoning van het wagenpark richting 2025. In de komende twee jaar* zal nog een deel van het wagenpark autonoom vervangen worden door een nieuwer model. Indien oude voertuigen worden ingeruild voor jongere voertuigen met emissieklasse (5 of) 6 is toegang tot de ZE-zone met een dieservoertuig langer mogelijk.
- Op basis van de gemiddelde leeftijd (en daarmee de afschrijftermijn) van voertuigen is een inschatting gemaakt welke voertuigen tussen 2025 en 2030 nog toegang hebben. Hierbij is ervan uitgegaan dat alle voertuigen die vervangen worden een emissieklasse 4 of lager hebben. Deze voertuigen zouden dan allen vervangen worden door een emissieklasse 6-voertuig**. In de praktijk zal dit waarschijnlijk niet voor alle voertuigen het geval zijn, daarom is dit een schatting.

Type voertuig	Gemiddelde leeftijd voertuigen marktkooplieden	Aandeel afschrijvingen in twee jaar*
Bestelwagen	10,0	20,0 %
Bakwagen	10,8	18,5 %
Opleggertrekker	11,3	17,7 %

* Gerekend van 01-01-2023 tot 01-01-2025

** Waarbij we aannemen dat de bakwagens jonger dan 5 jaar zijn op 1/1/2025 en voor oplegger-trekkers jonger dan 8 jaar op 1/1/2025

Verschuiving toegang voertuigen met autonome verschoning, waarbij wordt uitgegaan van vervanging van emissieklasse ≤ 4 naar 6.

Type voertuig	Geen toegang vanaf (excl. autonome verschoning)				
	1/1/2025	1/1/2027	1/1/2028	1/1/2029	1/1/2030
Bestelwagen	31%	35%	34%	0%	0%
Bakwagen	89%	0%	1%	1%	10%
Opleggertrekker	68%	0%	0%	0%	32%
Totaal (gem.)	53%	21%	21%	0%	4%



Type voertuig	Geen toegang vanaf (incl. autonome verschoning)				
	1/1/2025	1/1/2027	1/1/2028	1/1/2029	1/1/2030
Bestelwagen	11%	35%	54%	0%	0%
Bakwagen	70%	0%	1%	1%	28%
Opleggertrekker	50%	0%	0%	0%	50%
Totaal (gem.)	34%	21%	33%	0%	12%

In bijlage 4 is ter illustratie een extrapolatie uitgevoerd voor een inschatting van het aantal geweerde voertuigen voor het totale landelijke wagenpark van marktkooplieden

4 Financiële draagkracht marktkoopliden en impact terugverdiertijden

Vervanging wagenpark

Op basis van de regelgeving zullen marktkoopliden hun wagenpark moeten vervangen om ook na 2030 nog toegang te kunnen krijgen tot een ZE-zone. Dit kan door directe vervanging naar een ZE-voertuig of door het gebruik van overgangsregelingen. In dat geval wordt er nu geïnvesteerd in een dieservoertuig met emissieklasse 6, waarna er op een later tijdstip (bij het aflopen van de overgangsregelingen) de stap naar ZE wordt gemaakt. Om de financiële draagkracht van marktkoopliden en de impact op terugverdiertijden te bepalen is voor beide opties in dit hoofdstuk een inschatting gemaakt.

De hogere afschrijvingskosten zullen de winst die marktkoopliden nu hebben verkleinen. Om de financiële draagkracht te kunnen bepalen, is het daarom van belang om de winstmarges in beeld te hebben. Uit een onderzoek van SEO (2021) blijkt dat de winst- en omzetmarges van marktkoopliden in de productgroep *food* een stuk hoger liggen dan de marges bij *non-food*-partijen. Daarentegen verschilt ook het doorsnee wagenpark van deze twee type marktkoopliden. Dit zorgt ervoor dat de *food*-partijen hogere kosten hebben, voornamelijk door de grotere en duurdere voertuigen.

Wagenpark per productgroep

In het onderzoek van SEO (2021) wordt onderscheid gemaakt tussen twee typen voertuigen: transportwagens en verkoopwagens.

- Transportwagens worden gebruikt om de waren van en naar de markt te vervoeren. De waren kunnen zowel in het voertuig zelf liggen als in een aanhanger achter de transportwagen. Een transportwagen kan daardoor een personen-, bestel- of vrachtvoertuig zijn.
- Verkoopwagens zijn voertuigen van waaruit de waren verkocht worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een viskraam of *food truck*. Verkoopwagens kunnen gemotoriseerd zijn of een aanhanger. Gemotoriseerde verkoopwagens zijn vaak omgebouwde vrachtvoertuigen, die de carrosserie-code 23 (verkoopwagen) hebben meegekregen. Voor de goede orde: niet-gemotoriseerde verkoopwagens vallen niet onder de ZE-zone regelgeving (voertuigcat. O).

Marktkoopliden in de non-foodsector maken vooral gebruik van transportwagens om hun goederen op de markt te krijgen. Verkoopwagens worden hier niet (veel) gebruikt. In de foodsector is het gebruik van beide typen wagens gebruikelijk. Soms wordt één van beide soorten gebruikt, maar vaak worden ook beide typen voertuigen door één partij gebruikt.

Elektrificeren transportwagens

Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat het grootste deel van het wagenpark van marktcoopliden bestaat uit bestelvoertuigen (63%) en vrachtvoertuigen (28%).

De huidige aanschafprijzen van elektrische bestelvoertuigen zijn circa 1,5 tot 2 keer hoger dan voor hetzelfde model op diesel*. De ontwikkeling van e-trucks loopt daar nog op achter, waardoor elektrische vrachtwagens in aanschaf 1,5 tot 4 keer duurder zijn dan hun diesel-evenknie**. De verwachting is dat de meerkosten van de aanschaf van trucks tussen 2023 en 2030 zullen dalen met ca 30% (Panteia, Ingroeipad Zero Emissie Trucks, 2021).

Uit het SEO-rapport (2021) volgt dat een gemiddelde diesel transportwagen in de food-sector gemiddeld € 62.000 kost. Voor de non-food-transportwagen ligt dit gemiddelde bijna op de helft: € 33.000. Voor zowel food als non-food worden diesel transportvoertuigen volgens SEO over 7 jaar afgeschreven.

* Berekening op basis van [ANWB \(2022\)](#) en [Rabobank](#)

** Bron: [Rabobank \(2022\)](#)

De jaaromzet en -winst van marktcoopliden in de food-sector is nagenoeg drie keer zo hoog dan bij ondernemingen in de non-foodsector (SEO, 2021). Dit zorgt ervoor dat de afschrijfkosten van transportwagens relatief zwaarder drukken op een onderneming in non-food dan op een onderneming in food.

Marktcoopliden in de **food**sector besteden momenteel 4% van hun omzet aan afschrijvingskosten voor transportwagens. Indien de transportwagen vervangen wordt door een zelfde type elektrische wagen, nemen de afschrijvingskosten toe tot 7%. Voor de totale winst betekent dit dat de extra afschrijvingskosten de winst met 11% verlagen (circa € 8.000 per jaar).

Marktcoopliden in de **non-food**sector besteden momenteel 6% van hun omzet aan afschrijvingskosten voor transportwagens. Indien de transportwagen vervangen wordt door een zelfde type elektrische wagen, nemen de afschrijvingskosten toe tot 11%. De extra afschrijvingskosten zullen de totale winst met ongeveer 16% verlagen (ruim € 4.000 per jaar).

*In deze berekening wordt alleen rekening gehouden met de hogere afschrijvingskosten voor **elektrische** voertuigen. De mogelijke kosten voor het eerder vervangen van een voertuig, terwijl de afschrijftermijn nog niet verlopen is, zijn niet meegenomen. Er wordt ook geen rekening gehouden met eventuele besparingen op de gebruikskosten t.o.v. diesel. In bijlage 2 is de berekening uitgewerkt.*

Elektrificeren verkoopwagens

Verkoopwagens worden voornamelijk gebruikt door ondernemers in de foodsector. Als dit een aanhanger is en geen gemotoriseerd voertuig is de toegang tot de ZE-zone niet beperkt. Als een vrachtvoertuig is omgebouwd tot verkoopwagen, krijgt het carrosseriecode 23. Met de huidige overgangsregelingen hebben deze verkoopwagens (mits tot maximaal 13 jaar oud) toegang tot de ZE-zone tot 2030.

Het gaat in totaal om 5% van het totale marktkooplieden-wagenpark. Uit de data blijkt dat de meeste van deze voertuigen ouder zijn dan 13 jaar en dus per 2025 niet meer worden toegelaten. Dit is in lijn met een onderzoek van Panteia ([Bijzondere Voertuigen in beeld, 2022](#)), waaruit naar voren komt dat de gemiddelde leeftijd liefst 19,7 jaar is.

De gemiddelde aanschafprijs van een verkoopwagen ligt in de foodsector op € 134.500. Deze voertuigen worden volgens SEO afgeschreven over een periode van 10 jaar, wat neerkomt op € 13.450 per jaar. Bij het vervangen van dit type voertuig door een elektrisch model stijgen deze afschrijvingskosten significant, met € 20.000 tot circa € 33.600 p/j (zie bijlage 2).

Financiële draagkracht bij vervanging in ZE

Het vervangen van transportvoertuigen door een elektrisch model leidt tot extra (jaarlijkse afschrijvings-)kosten voor marktkooplieden. Voor ondernemers in de non-food wordt de winst (vanwege hogere afschrijvingslasten) met ongeveer 16% verlaagd. In absolute zin gaat het om ca. € 4.000 per jaar. Voor de food-sector wordt de winst vanwege hogere afschrijvingslasten met 11% gedrukt, maar zijn de absolute kosten hoger (ca. € 8.000 per jaar).

Marktkooplieden in de foodsector kunnen daarnaast ook nog te maken krijgen met kosten voor het vervangen van verkoopwagens. Al gelden deze substantiële meerkosten maar voor een relatief klein deel van de ondernemers, betekent dit wel een grote kostenverhoging voor de partijen die hiermee te maken krijgen (ca. € 20.000).

Aanschaf tweedehands voertuig met emissieklasse 6

Marktkoopliden met een relatief oud voertuig (emissieklasse 0-4) kunnen naast het aanschaffen van een elektrisch voertuig ook een relatief jong dieselveertuig met emissieklasse 6 kopen. Op die manier behouden ze tot 2030 (bestelvoertuigen tot 2028) de toegang tot de ZE-zone. Voordeel hiervan is dat marktkoopliden voorlopig met een goedkopere (evt. tweedehands) diesel uit de voeten kunnen.

Afhankelijk van de leeftijd van het huidige voertuig levert deze optie relatief weinig of veel meerkosten op. Als een ouder voertuig relatief recent is aangeschaft zal dit versneld moeten worden afgeschreven, wat zorgt voor extra kosten. Als het moment van aanschaf van het emissieklasse 6-voertuig samenvalt met de afschrijfcyclus zijn de meerkosten relatief gering (want het voertuig moest toch vervangen worden).

Afhankelijk van het type bakwagen zijn de gemiddelde kosten van een **tweedehands** voertuig ongeveer € 40.000 tot € 70.000 (zie illustraties rechts)*. Als deze voertuigen over 6 jaar worden afgeschreven (immers tot uiterlijk 2030) dan bedragen de jaarlijkse afschrijvingslasten maximaal ca. € 6.500 tot € 11.650 indien geen rekening wordt gehouden met restwaarde (wat onwaarschijnlijk is).

Financiële draagkracht bij vervanging in emissieklasse 6-diesel

Vergeleken met nu investeren in een nieuw ZE-voertuig zijn deze afschrijvingslasten dus substantieel lager (€ 6.500 tot € 11.650 in plaats van € 8.900 tot € 16.800).

Over het geheel genomen lijkt de aanschaf van een emissieklasse 6-voertuig een reële optie voor marktkoopliden. De meerkosten zijn bij deze optie relatief gering. Bovendien is de verwachting dat het aanschaffen van een elektrisch voertuig in 2030 een stuk goedkoper zal zijn dan nu het geval is (-30% t.o.v. 2023). Ook zullen er in 2030 naar verwachting gebruikte ZE-voertuigen verkrijgbaar zijn.

Voorbeeld kleine en grote emissieklasse 6-bakwagens (N2)



* Op basis van quick-scan van 40 bakwagens met een bouwjaar vanaf 2020 op occasionsites.

5 Handelingsperspectief voor marktkoopliden

- In hoofdstuk 4 komt naar voren dat de kosten voor het aanschaffen van een elektrisch voertuig op dit moment een vrij grote impact heeft. Met de aanschaf van een elektrisch voertuig wordt weliswaar de toegang tot de ZE-zone (structureel) geborgd, maar de meerkosten zouden ervoor kunnen zorgen dat het voor ondernemers op dit moment niet altijd een economisch haalbare en betaalbare optie is. In dit hoofdstuk wordt daarom ingegaan welke andere opties ondernemers hebben om tussen 2025 en 2030 toch toegang tot de ZE-zone te behouden.

- De opties (het handelingsperspectief) die beschreven worden bestaan uit:
 - A. Gebruik maken van overgangsregelingen bestel- en vrachtvoertuigen, zoals:
 - Aanschaf bestel emissieklasse 6
 - Aanschaf nieuwe vrachtwagen emissieklasse 6
 - Aanschaf tweedehands bakwagen van na 1/1/2020
 - Aanschaf tweedehands opleggetrekker van na 1/1/2017
 - B. Inrichten bakwagen voor detailhandel- of expeditiedoeleinden (*carr. code 23 bij vracht (alleen bij N > 3500kg)*)
 - C. Vervangen of aanpassing naar personenauto
 - D. Ontheffing niet-verkrijgbare emissieloze voertuigen
 - E. Ontheffing wegens dreigend faillissement
 - F. Gemeentelijke ontheffing hardheidsclausule bijzonder gevallen

A Gebruik maken van overgangsregelingen bestel en vracht

- Met invoering van ZES per 1/1/2025 voldoet ca 31% van het **huidige** bestelautowagenpark, 89% van de **huidige** bakwagens en 68% van de **huidige** opleggertrekkers van de ambulante handel **niet** aan de toegangseisen van de ZE-zone. Deze voertuigen hebben vanaf die datum **geen toegang** meer tot de zone en zullen dan dus moeten zijn vervangen.
- Van het huidige wagenpark van marktkoopliden kunnen vooral bestelwagens gebruik maken van overgangsregelingen, echter is dit een tijdelijke oplossing. Namelijk, 2/3^{de} van het huidige bestelautowagenpark kan tot 1/1/2027 ingezet worden en 1/3^{de} tot 1/1/2028. Voor bakwagens (overige vrachtwagens) biedt de overgangsregeling maar beperkt soelaas (10% toegang tot 2030) en voor opleggertrekkers ongeveer 1/3^{de}.
- Als rekening wordt gehouden met de impact van de autonome verschoning treedt een positiever beeld op voor de toegang van de voertuigen tot de ZE-zone (zie tabel, pagina 15).
- Als ondernemers na 1/1/2025 investeren in een nieuw voertuig moet dit voertuig ZE zijn. Indien zij voor 2025 investeren in een tweedehands voertuig kunnen zij nog gebruik maken van de bestaande overgangsregeling voor bestel en vracht. Voor zowel bestel als vracht zijn de overgangsregelingen tijdelijk.
- Het nadeel van het aanschaffen van een tweedehands emissieklasse 6-voertuig is dat ondernemers twee keer in een kort tijdsbestek moeten investeren in een vervangend voertuig (eerst in een 'schonere/nieuwere diesel' en daarna (uiterlijk 2030) in een ZE-voertuig). Het voordeel van deze optie is dat ondernemers tegen de tijd dat de overgangsregelingen aflopen naar verwachting tegen lagere aanschafkosten nieuwe ZE voertuigen kunnen aanschaffen. Deze lagere aanschafkosten (Panteia verwacht -30%) compenseren de tweedehands meerkosten van de extra 'tussenstap' naar een 'schone diesel'. Tegen die tijd zijn ook de eerste tweedehands elektrische voertuigen beschikbaar. De meerkosten zijn daardoor lager dan bij de directe overstap naar een ZE-voertuig.

B Inrichten bakwagen als detailhandel- of expositiedoeleinden

- Slechts een beperkt aantal voertuigen is op dit moment gekentekend als voertuig voor detailhandel- en/of expositiedoeleinden met carrosseriecode 23 (13% van alle bakwagens van ambulante handelsondernemers). De vrijstelling (toegang tot 13 jaar oud) biedt ondernemers een tijdelijke verlenging voor het gebruik van de bakwagen in de zone. Deze vrijstelling loopt af op 01-01-2030.
- SEO concludeerde dat de gemiddelde afschrijvingstermijn voor het gehele wagenpark 7 jaar was. De afschrijvingsperiode voor verkoopwagens was echter langer, namelijk ongeveer 10 jaar. Het kunnen afschrijven van dit type voertuigen over 12 volledige jaren (immers geldt de vrijstelling **tot** 13 jaar), zou daarmee bedrijfseconomisch te billijken zijn.
- Uit de wagenparksamenstelling blijkt van de voertuigen met carrosseriecode 23 37% een leeftijd heeft van 10 jaar of jonger. De gemiddelde leeftijd van deze voertuigen is 12 jaar, net als de mediaan. Dit is dus hoger dan de afschrijvingsperiode waarvan SEO uit ging.
- De overgangsregeling geldt tot 2030. Het aanschaffen van een niet-elektrisch voertuig met carrosseriecode 23 zorgt daardoor nu voor een periode van 6 à 7 jaar waarin het voertuig nog kan worden ingezet. Dit is in geval van een nieuwkoop minder dan de afschrijvingsperiode die bij deze voertuigen gehanteerd wordt. Het voertuig moet ongeveer in de helft van de tijd worden afgeschreven, wat zorgt voor dubbel zoveel afschrijvingskosten. Zonder zicht op verlenging van de vrijstelling voor voertuigen met carrosseriecode 23 biedt de vrijstelling (tot 2030) daarmee weinig handelingsperspectief voor marktkooplieden waarvan het voertuig nu ongeveer aan vervanging toe is, mochten zij aan nieuwkoop doen.
- De aanschaf van een (jonge) tweedehands verkoopwagen daarentegen biedt wel voldoende handelingsperspectief. Ook is het wellicht mogelijk dat bakwagens van na 1/1//2017 te kentekenen zijn met carrosseriecode 23 en daarmee gebruik kunnen maken van deze vrijstelling. Echter moet een bakwagen dan wel ingericht zijn (of worden) als rijdende winkel of expositieruimte.

Wanneer een voertuig wordt gewijzigd en deze is voorzien van een inrichting voor het uitvoeren van “detailhandel- of expositiedoeleinden (carr. code 23)” dan moet de inrichtingswijziging beoordeeld worden door de RDW. Het voertuig moet technisch voldoen aan de individuele goedkeuringseisen zoals deze op de website van de RDW staan vermeld en voldoen aan de definitie die geldt voor de desbetreffende voertuigcategorie. De RDW beoordeelt of het voertuig als zodanig is ingericht.

C Vervanging (of aanpassing) naar personenauto

- Vanuit de opgave van het Klimaatakkoord en het verbeteren van de leefbaarheid in stadscentra is het ongewenst dat er vervanging van (m.n.) bestelwagens door personenauto's optreedt als deze personenauto's op fossiele brandstoffen rijden.
- Circa 10% van de marktcoopliden zet voor de uitoefening van het bedrijf personenauto's in. Het is denkbaar dat voor een grotere groep ondernemers de inzet van een personenauto mogelijk is en dat zij daarmee een alternatief hebben voor het vervangen van een bestelwagen door een emissieloze bestelwagen.
- Echter is het trekvermogen van personenauto's doorgaans lager dan van bestelwagens en dit kan praktische bezwaren opleveren.
- Daarentegen zijn er over het algemeen wel mogelijkheden om het trekgewicht van voertuigen te verhogen (zie kader).
- Het is een aandachtspunt of deze optie voor ondernemers een reëel alternatief is, omdat in diverse steden ook milieuzones zijn voor personenauto's en er gewerkt wordt aan autovrije of autoluwe stadscentra.


Aanpassing trekgewicht op het kenteken van een voertuig | RDW

Soms is een aanpassing van het trekgewicht op een kenteken voor een voertuig mogelijk. Volgens de RDW zijn de volgende voorwaarden voor het aanpassen van het trekgewicht van toepassing:

- Het voertuig heeft in de basis al een trekgewicht
 - De voertuigfabrikant geeft een verklaring af waaruit blijkt dat het voertuig geschikt is om een aanhangwagen te trekken
 - Het voertuig voldoet na de aanpassing aan de individuele toelatingseisen zoals beschreven op de website van de RDW, een onderdeel hiervan is het monteren van een Europees type goedgekeurde trekhaak met de juiste D-waarde die geschikt is voor het voertuig
- Advies is om vooraf voor aanschaf voertuig uzelf goed op de hoogte te laten stellen wat de mogelijkheden zijn bij het desbetreffende voertuig, dit kunt u bij de verkoper/fabrikant van het voertuig navragen.

D Ontheffing niet-verkrijgbare emissieloze voertuigen

- Marktkoopliden stellen zich op het standpunt dat er geen geschikte Zero-Emissievoertuigen beschikbaar zijn voor hun bedrijfsvoering. Ze benadrukken dat het vooral gaat om het beperkte trekvermogen (en de daarmee gepaarde beperkende actieradius) van deze voertuigen.
- De UAS-partijen vinden dat een beperkt trekgewicht alleen geen reden is voor een ontheffing. Inmiddels hebben de eerste voertuigfabrikanten bestelwagens (N1) op de markt gebracht, of aangekondigd, die tot 1.500kg kunnen trekken. Er zijn ook voorbeelden bekend van leveranciers die het elektrisch voertuig tot 3.500 kg trekvermogen hebben gekentekend (zie onderstaand voorbeeld van een E-bestelauto).
- Het gemiddelde trekvermogen voor bestelwagens is op basis van de schouw 2.700 kg, voor bakwagens 8.500 kg. Aanhangers hebben een gemiddeld ledig gewicht van 2.600 kg, waar het gewicht van de lading nog bovenop komt. Voor bestelwagens ligt het maximale trekgewicht op 3.500 kg. Het is onzeker of op korte termijn nog meer af-fabriek Zero Emissie bestelwagens op de markt komen die tot 3.500 kg kunnen trekken. De vraag is echter of marktkoopliden die veel (of zware) goederen of kramen moeten vervoeren geen gebruik kunnen maken van elektrische bakwagens of opleggertrekkers, die wel leverbaar zijn. Ook zouden zij hun logistiek kunnen aanpassen.
- Indien **geen** Zero Emissie **verkoopwagens** beschikbaar zijn (de bakwagens met carrosseriecode 23), zou specifiek voor dit voertuigtype overwogen kunnen worden om een ontheffing op grond van niet-verkrijgbare emissieloze voertuigen te verlenen. Dit zou in de UAS-werkgroepen besloten moeten worden.



RDW
Kentekencheck

MAXUS
MAXUS EDELIVER 9

Basis Motor & Milieu Technisch Fiscaal

Algemeen

Vervaldata en historie

Gewichten

G	Massa rijklaar	2595 kg
	Massa ledig voertuig	2495 kg
F.1	Technische max. massa voertuig	3500 kg
F.2	Toegestane max. massa voertuig	3500 kg
F.3	Maximum massa samenstel	7000 kg
Q.1	Aanhangwagen geremd	3500 kg
	Middenasaaanhangwagen, geremd	3500 kg
	Autonome aanhangwagen, geremd	3500 kg
	Oplegger geremd	Niet geregistreerd
Q.2	Aanhangwagen ongeremd	750 kg

Afspraak (10.2) Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS)

In 2024 zal worden geëvalueerd of de wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. De uitkomsten van de evaluatie kunnen leiden tot aanpassing van het beleid. Partijen voeren het plan vervolgens uit.

Handleiding ontheffingverlening: voorwaarde voor ontheffing niet-verkrijgbare emissieloze voertuigen (concept)

Bij ontheffing voor niet-verkrijgbare emissieloze voertuigen zal worden uitgegaan van objectieve voertuigkenmerken en niet van inzet of gebruik. Denk bij objectieve voertuigkenmerken aan een carrosseriecode en/of een gevraagd hulpvermogen (PTO) dat nog niet verkrijgbaar is

E Ontheffing wegens dreigend faillissement (1/2)

- Er is in het kader van de UAS gekozen om ontheffing voor bestelauto's of vrachtauto's in verband met dreigend faillissement mogelijk te maken om ondernemers, die door de overstap naar een emissieloos wagenpark in directe financiële problemen komen, tegemoet te komen.
- De exacte voorwaarden waaronder ontheffing o.b.v. dreigend faillissement mogelijk zijn worden nog nader uitgewerkt en zijn nog niet definitief. De randvoorwaarden zoals ze nu bekend zijn, zijn in onderstaand kader weergegeven. Hierover moet nog worden besloten door de betrokken partijen (met name gemeenten).
- Belangrijk daarbij op te merken is dat bij de beoordeling van dreigend faillissement er altijd gekeken wordt naar de alternatieven die een ondernemer heeft. Denk bijvoorbeeld aan: inzet van een ander voertuig (indien aanwezig), kopen van een gebruikte diesel, kopen van een nieuwe diesel of het uitvoeren van de verkoopactiviteiten op een andere (niet ZE-)markt in de omgeving.

Voorgestelde randvoorwaarden voor toepassing ontheffing dreigend faillissement

- De ontheffing is tijdelijk, geldt telkens voor 1 jaar en kan maximaal 3 keer worden verleend.
- Ondernemingen die zich na 1 juli 2024 in een zero-emissiezone vestigen komen niet in aanmerking voor een ontheffing voor bestelauto's of vrachtauto's in verband met dreigend faillissement voor de desbetreffende zero-emissiezone
- Voertuigen met een datum tenaamstelling na 1 juli 2024 komen niet in aanmerking voor een ontheffing voor bestelauto's of vrachtauto's in verband met dreigend faillissement.
- Aanvragen van ondernemingen die na 1 juli 2024 hun werkzaamheden in de zero-emissiezone zijn begonnen worden afgewezen.

Voorgestelde Werkwijze van beoordeling centraal loket (*verkort*)

Voor de ontheffingsaanvraag wordt ten minste het kenteken aangevuld met een financieel beoordelingsformulier, 3 recente jaarrekeningen en de Btw-aangifte van het lopende jaar overlegd. Het Centraal Loket huurt een financieel adviesbureau in, welke controleert of de ondernemer failliet dreigt te gaan als een emissieloos voertuig wordt aangeschaft. Het Centraal Loket deelt dit advies met de gemeenten waar de aanvrager ontheffing heeft aangevraagd. De uitkomst is binair; aanvrager kan een nieuw voertuig kopen of niet. De gemeente beslist mede op basis van het gegeven advies of zij de ontheffing verleent. **De gemeente beslist door te onderzoeken of de ondernemer gebruik kan maken van alternatieven zoals dagontheffingen, een ander voertuig uit het eigen wagenpark kan inzetten en wat er met de inkomsten gebeurt als er geen toegang tot de desbetreffende zero-emissiezone is. (...)**

E Ontheffing wegens dreigend faillissement (2/2)

- Uit onze analyse naar de financiële draagkracht i.r.t. invoering ZE-zone blijkt dat:
 - Er is geen eenduidige conclusie te trekken over de financiële draagkracht van de ambulante handel als geheel;
 - Er zijn verschillen tussen deelsectoren (food en non-food), waarbij de impact op de kosten in procentuele zin hoger is voor non-food ondernemers, maar in absolute zin lager;
 - De meerkosten voor het vervangen van voertuigen naar elektrische modellen zijn afhankelijk van het in te zetten type voertuig;
 - Indien een gemotoriseerde verkoopwagen gebruikt wordt (m.n. het geval bij ondernemers in de foodsector) zorgt dat voor hoge kosten bij vervanging;
 - De impact op hoofdlijnen (o.b.v. SEO en wagenparksamenstelling in onze studie) is per productgroep en per type voertuig weergegeven in onderstaande tabel:

Productgroep	Type voertuig	Aandeel afschrijving van omzet		Aandeel extra afschrijving van winst
		Huidig	Toekomstig	
Food	Transportwagen	4%	7%	11% (€ 7.905)
	Verkoopwagen (gemotoriseerd)	5%	13%	28% (€ 20.175)
Non-food	Transportwagen	6%	11%	16% (€ 4.208)

- Aangezien we geen nieuw onderzoek hebben gedaan moeten deze inzichten voorzichtig geïnterpreteerd worden. De getallen zijn tot stand gekomen o.b.v. diverse aannames (zie [bijlage 1](#)).
- De voorgestelde werkwijze waarop het Centraal Loket ontheffingaanvragen wegens dreigend faillissement in behandeling neemt, laat beoordelen door financieel experts en gemeenten adviseert, biedt gemeenten beleidsvrijheid om al dan niet een ontheffing op grond van dreigend faillissement te verlenen.
- Op basis van dit onderzoek kunnen we geen oordeel vellen over de kans van het optreden van een dreigend faillissement bij investeren in ZE-voertuigen. Dit zal per geval beoordeeld moeten worden, waarbij ook rekening gehouden moet worden met de alternatieven.
- Tot slot wordt opgemerkt dat deze ontheffingsmogelijkheid geen soelaas biedt voor nieuwe marktondernemers die de nieuwe werkzaamheden starten in de zone na 1/7/2024 (zie kader voorgaande slide).

F Ontheffing hardheidsclausule bijzondere gevallen

- Het college van B&W van een gemeente waar een zero-emissiezone geldt kan in bijzondere gevallen, die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien, ten gunste van de aanvrager van een langdurige ontheffing, afwijken van de bepalingen van het beleid, als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager die **onevenredig zijn in verhouding tot de met het beleid te dienen doelen**.
- Gemeenten hebben beleidsvrijheid op welke wijze zij deze ontheffingsgrond toepassen.
- Aangezien een hardheidsclausule alleen kan worden toegepast op onvoorzienne gevallen kan hiervoor geen beleid worden opgesteld of in algemene zin een uitspraak worden gedaan. Immers, als er bepaalde kaders zouden worden opgesteld voor het al dan niet voldoen aan de hardheidsclausule is er sprake van (voorzien) beleid. De hardheidsclausule is in dat geval niet meer van toepassing.
- **Deze ontheffingsgrond kan niet voor een vooraf afgebakende groep worden ingezet. De hardheidsclausule zou in bijzondere individuele gevallen uitkomst kunnen bieden voor ondernemers, maar in algemene zin kunnen er ten aanzien van de toepasbaarheid van deze ontheffing voor ambulante handelsondernemers geen uitspraken worden gedaan.**

Beoordeling handelingsperspectieven

- In onderstaand afweegkader zijn de verschillende handelingsperspectieven kwalitatief beoordeeld op:
 - Kansrijkheid: wat is de kans dat ambulante handelsondernemers op grond van de optie een ontheffing krijgen?
 - Brede toepasbaarheid: voor welk deel van de marktcoopliden is deze optie mogelijk van toepassing en inzetbaar?
 - Meerkosten: wat levert de maatregel op aan meerkosten voor een individuele ondernemer?
 - Wenselijkheid: in hoeverre is de optie in lijn met de ZE-zone doelstellingen; doet de ontheffing afbreuk aan het doelbereik (reductie emissies, verbeteren leefbaarheid etc.)?
- Het gebruik van overgangsregelingen voor bestel- en vrachtvoertuigen komt op basis van onderstaande tabel als meest reële optie naar voren. Het registreren van een bakwagen als carr. code 23-voertuig (optie B) is ook reëel voor marktcoopliden, al is deze optie niet wenselijk omdat het afbreuk doet aan het doelbereik van de ZE-zone.

Handelingsperspectief		Kansrijkheid	Brede toepasbaarheid	Meerkosten	Wenselijkheid (lokale overheid)
A	Gebruik overgangsregelingen bestel en vracht	Green	Green	Yellow	Yellow
B	Inrichten bakwagen als detailhandel- of expositiedoeleinden	Yellow	Yellow	Green	Red
C	Vervanging (of aanpassing) naar personenauto	Green	Red	Green	Red
D	Ontheffing niet-verkrijgbare emissieloze voertuigen	Red	Yellow	Green	Red
E	Ontheffing wegens dreigend faillissement	Red	Red	Green	Red
F	Ontheffing hardheidsclausule bijzondere gevallen	Red	Red	Green	Red
	Referentie: ZE aanschaf voor 2025	Green	Yellow	Red	Green
Legenda		Grote kans	Vaak toe te passen	Geen meerkosten	Positieve bijdrage
		Beperkte kans	Beperkt toe te passen	Substantiële meerkosten	Licht positieve bijdrage
		Kleine kans	Weinig toe te passen	Hoge meerkosten	Geen positieve bijdrage

6 Conclusies

- Het wagenpark van de ambulante handel bestaat – in verhouding tot het landelijke bedrijfswagenpark – voor een lager dan gemiddeld deel uit bestelwagens en een hoger dan gemiddeld deel uit bakwagens. De leeftijd ligt voor de drie verschillende voertuigtypes rond de 10 jaar. Dit betekent dat de leeftijd van de bakwagens vergelijkbaar is met landelijke cijfers, terwijl bestelwagens en trekker-opleggers ouder zijn.
- Uitgaande van het huidige wagenpark heeft ruim de helft van de voertuigen van marktondernemers geen toegang meer per 1/1/2025. Minder dan 5% van de voertuigen heeft nog tot 2030 toegang, voor de overige voertuigen lopen de overgangsregelingen vóór 2030 af.
 - Als rekening gehouden wordt met de autonome verschoning van het wagenpark heeft ongeveer een derde van de voertuigen geen toegang meer per 1/1/2025.
- Er is een verschil in financiële draagkracht tussen groepen marktondernemers. Echter, aangezien de ondernemers met een grotere financiële draagkracht ook te maken hebben met hogere vervangingskosten is de impact op de verschillende groepen marktondernemers vergelijkbaar.
- De meerkosten voor het nu vervangen van voertuigen door Zero Emissie-alternatieven betekent dat de jaarlijkse afschrijvingskosten nagenoeg verdubbelen. Deze meerkosten hebben een impact op de totale kosten en de winst van de ondernemers.
 - De gemiddelde jaarkilometrage van bestelwagens (15.500 km) maakt ze over het algemeen geschikt voor elektrificatie en o.b.v. lagere gebruikskosten (TCO) kunnen hogere afschrijvingskosten (gedeeltelijk) terugverdiend worden. Voor bakwagens en trekker-opleggers is dit lastiger, vanwege de beperkte jaarkilometrage in vergelijking met het landelijke wagenpark.
- **Handelingsperspectief**
 - Voor marktkoopliden lijken het eerst aanschaffen van een voertuig met emissieklasse 6 (zodat er gebruik gemaakt kan worden van overgangsregelingen) of het ombouwen naar een categorie 23-voertuig de meest haalbare opties. Deze opties dragen echter niet (/beperkt) bij aan de ZE-doelstellingen.
 - De bestaande ontheffingenregels (op basis van het tijdelijk besluit nul-emissiezones en nadere uitwerking handleiding ontheffingsverlening) bieden ondernemers voldoende handelingsperspectief voor uitoefening van hun bedrijf binnen de ZE-zones tot 2030.
 - **Op basis van dit onderzoek is er daarom geen aanleiding om een generieke vrijstelling/ontheffing voor toegang tot de ZE-zone te verlenen aan marktkoopliden.**
- Hierna worden verschillende adviezen gegeven aan UAS-partijen en in het bijzonder gemeenten om de transitie naar ZES voor deze sector te verbeteren.

Gericht aan UAS-partijen

- Het verdient aanbeveling om in het monitoringsplan Stadslogistiek van de UAS (art. 10.1) specifiek in te zoomen op de aspecten haalbaarheid- en betaalbaarheid die voor de sector ambulante handel en voor marktkoopliden relevant zijn.
- In 2024 is een evaluatie bestelauto's voorzien (art 10.2), het verdient aanbeveling om bij deze evaluatie specifiek ook in te zoomen op het trekvermogen van elektrische bestelvoertuigen en of bestelvoertuigen met trekkracht in voldoende mate op de markt komen.
- In artikel 8 van de UAS is aangegeven dat sectorpartijen de ingroei van ZE-voertuigen monitoren. Het is wenselijk dat CVAH als branchevereniging daar ook input op kan geven.
- Geadviseerd wordt om de inzichten uit voorliggende studie te betrekken bij een update van het [onderzoek naar bijzondere voertuigen](#) (bijlage 2, UAS). Via het onderzoek bekijken partijen het zero-emissie aanbod van bijzondere voertuigen en stelt lenW na overleg met partijen vast of aanvullende uitzonderingen voor bijzondere voertuigen noodzakelijk zijn.
- We adviseren maatwerk TCO-adviezen voor deze sector beschikbaar te maken om de ambulante handel te helpen bij het keuzeprocess voor aanschaf van elektrische voertuigen alsmede alternatieven. Speciale aandacht in die adviezen zou daarbij geschonken moeten worden aan de tijdelijke overgangsoptie 'aanschaf tweedehands emissieklasse 6-voertuig'.

Gericht aan Gemeenten

- Het **generiek** ontheffen van **alle** marktkoopliden voor toegang tot de ZE-zones door gemeenten wordt ontraden.
- De mogelijkheden die gemeenten hebben om incentives toe te passen of privileges te geven bij de vergunningverlening voor een markt- / standplaats zouden verder verkend kunnen worden (bijv. via leges/toeslagen via Heffingsverordening markt- en staanplaatsgelden). Denk bijv. aan (tijdelijk) 0-tarief leges voor ZE voertuigen of toekennen van prioriteit op wachtlijsten (die er veelal zijn) voor aanvragen nieuwe staanplaats.

Bijlage 1 Deelnemende gemeenten aan schouw

Naam gemeente	Gegevens beschikbaar over aanhangers (O 2-4)	Gegevens over personenvoertuigen (M1)
Alphen aan den Rijn		Ja
Amersfoort	Ja	Ja
Amstelveen		Ja
Apeldoorn		
Assen	Ja	Ja
Ede	Ja	Ja
Enschede		Ja
Gouda		Ja
's-Hertogenbosch		Ja
Hilversum		
Leiden	Ja	Ja
Maastricht		Ja
Nijmegen		
Tilburg	Ja	Ja
Zaanstad	Ja	
Zwolle	Ja	Ja
Totaal gemeentes (van 16)	7	12

Bijlage 2 Berekening impact afschrijvingskosten

Type goed	Prijs (gemiddeld)	Type voertuig	Aandeel (o.b.v. schouw)	Afschrijftermijn (jaren)	Afschrijving (gemiddeld per jaar)	Aandeel prijs bij vervanging (elektrisch t.o.v. conventioneel)	Afschrijving na vervanging	Verhoogde afschrijving (gemiddeld per jaar)
Food	€ 62.000	Personenauto	9%	7	€ 797	100%	€ 797	€ 0
		Bestelvoertuig	63%	7	€ 5.580	175%	€ 9.765	€ 4.185
		Vrachtoertuig	28%	7	€ 2.480	250%	€ 6.200	€ 3.720
	€ 62.000		100%	7	€ 8.857		€ 16.762	€ 7.905
Non-food	€ 33.000	Personenauto	9%	7	€ 424	100%	€ 424	€ 0
		Bestelvoertuig	63%	7	€ 2.970	175%	€ 5.198	€ 2.228
		Vrachtoertuig	28%	7	€ 1.320	250%	€ 3.300	€ 1.980
	€ 33.000		100%	7	€ 4.714		€ 8.922	€ 4.208

Type goed	Omzet	Winst	Periode	Prijs voertuig	Afschrijving / jaar	Aandeel afschrijving van omzet	Aandeel afschrijving van winst
Food	€ 251.000	€ 72.000	Huidig	€ 62.000	€ 8.857	4%	12%
			Toekomstig	€ 117.335	€ 16.762	7%	23%
			Vershil	€ 55.335	€ 7.905	3%	11%
Non-food	€ 84.000	€ 26.000	Huidig	€ 33.000	€ 4.714	6%	18%
			Toekomstig	€ 62.453	€ 8.922	11%	34%
			Vershil	€ 29.453	€ 4.208	5%	16%

Type goed	Prijs (gemiddeld)	Type voertuig	Aandeel (o.b.v. schouw)	Afschrijftermijn (jaren)	Afschrijving (gemiddeld per jaar)	Aandeel prijs bij vervanging (elektrisch t.o.v. conventioneel)	Afschrijving na vervanging	Verhoogde afschrijving (gemiddeld per jaar)
Totaal	€ 134.500	Verkoopwagen	-	10	€ 13.450	250%	€ 33.625	€ 20.175

Bijlage 3 Vergelijking wagenpark

Vergelijking wagenpark bestelvoertuigen

Emissie-klasse	Wagenpark Marktkoopliden* (Gegevens o.b.v. schouw)			Wagenpark Nederland (RVO en Revnext, 2022)		Wagenpark Nijmegen (BCI, 2023)	
	Aantal bestelvoertuigen	Aandeel	Aandeel per norm	Aandeel	Aandeel per norm	Aantal bestelvoertuigen	Aandeel per norm
0	1	0%	31%	6,1%	36%	1.704	34%
1	-	-					
2	4	1%					
3	35	8%		9,2%			
4	104	22%	20,9%	30,4%	30%	1.490	30%
5	161	35%	35%				
6	160	34%	34%	32,8%	33%	1.773	35%
Z.E.	-	-	0%	0,6%	1%	36	1%
Totaal	465	100 %	100%	100 %	100%	5.003	100%

* Alleen voor de gemeenten meegenomen in de schouw

Vergelijking wagenpark bakwagens

Emissie-klasse	Wagenpark Marktkoopliden* (Gegevens o.b.v. schouw)			Wagenpark Nederland (RVO en Revnext, 2022)		Wagenpark Nijmegen (BCI, 2023)	
	Aantal bakwagens	Aandeel	Aandeel per norm	Aantal	Aandeel	Aantal bestelvoertuigen	Aandeel per norm
0	3	1%	4%	11.708	24%	98	21%
1	3	1%					
2	6	2%					
3	25	9%	9%	5.017	10%	115	24%
4	26	9%	9%	2.804	6%		
5	116	41%	41%	10.589	22%	261	55%
6	102	36%	36%	18.993	39%	4	1%
Z.E.	-	-	-	129	0,3%		
Totaal	465	100 %	100%	49.240	100 %	478	100%

* Alleen voor de gemeenten meegenomen in de schouw

Vergelijking wagenpark oplegger-trekkers

Emissie-klasse	Wagenpark Marktkoopliden* (Gegevens o.b.v. schouw)			Wagenpark Nederland (RVO en Revnext, 2022)		Wagenpark Nijmegen (BCI, 2023)	
	Aantal oplegger-trekkers	Aandeel	Aandeel per norm	Aantal	Aandeel	Aantal bestelvoertuigen	Aandeel per norm
0	-	-	5%	3.922	4%	42	6%
1	-	-					
2	1	5%					
3	1	5%	5%	4.420	4%	32	5%
4	4	18%	18%	2.249	2%		
5	7	32%	32%	19.615	18%	630	89%
6	9	41%	41%	78.612	72%	2	0,3%
Z.E.	-	-	-	63	0,1%		
Totaal	22	100 %	100%	49.240	100 %	706	100%

* Alleen voor de gemeenten meegenomen in de schouw

Voertuigen in landelijke wagenpark

Op basis van de opgehaalde gegevens uit de schouw kan een inschatting worden gemaakt voor het totale landelijke wagenpark van de marktcoopliden. In de schouw zijn 968 unieke voertuigen meegenomen, wat 12,6% is van de geschatte totale omvang van het wagenpark van Nederlandse marktcoopliden. De tabellen van [slide 15](#) kunnen daardoor worden geëxtrapoleerd naar het totale wagenpark. In de tabellen hiernaast is dat resultaat weergegeven, zowel zonder als met het meenemen van de autonome verschoning.

Betekenis

Op basis van deze tabellen kan een inschatting worden gemaakt van het aantal voertuigen dat op een bepaalde datum geen toegang meer heeft. **Het aantal voertuigen per peildatum is daarmee het potentieel maximaal aantal voertuigen waarvoor op die datum een ontheffingaanvraag wordt gedaan.**

Let op: de aanname in deze extrapolatie is dat alle marktcoopliden in Nederland een (of meerdere) ZE zones zullen aandoen en dan mogelijk aanspraak willen maken op een langdurige vrijstelling/ontheffing. Of dit realistisch is, is niet onderzocht. Het soort vrijstelling/ontheffing dat deze ondernemers dan mogelijk zullen aanvragen is eveneens niet onderzocht. Dit vergt nader onderzoek.

Toegang voertuigen zonder autonome verschoning (boven) en met autonome verschoning (onder), waarbij wordt uitgegaan van vervanging van emissieklasse ≤ 4 naar 6.

Type voertuig	Geen toegang vanaf (excl. autonome verschoning)					Totaal
	1/1/2025	1/1/2027	1/1/2028	1/1/2029	1/1/2030	
Bestelwagen	1.145	1.281	1.273	0	0	3.699
Bakwagen	1.981	0	24	16	215	2.235
Opleggertrekker	119	0	0	0	56	175
Totaal (gem.)	3.245	1.281	1.297	16	270	6.109



Type voertuig	Geen toegang vanaf (incl. autonome verschoning)					Totaal
	1/1/2025	1/1/2027	1/1/2028	1/1/2029	1/1/2030	
Bestelwagen	406	1.281	2.013	0	0	3.699
Bakwagen	1.567	0	24	16	628	2.235
Opleggertrekker	88	0	0	0	87	175
Totaal (gem.)	2.061	1.281	2.036	16	715	6.109