

# Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

## Op weg met zero-emissiezones

~~1-1-2025 tot 1-1-2030~~

Ondertekend **XX XX** 2025

Dit document is een gezamenlijk product van **gemeenten (..), brancheorganisaties (...)**, Stichting Natuur & Milieu en het ministerie van IenW.

Disclaimer: Dit document is een **concept** en kan tot het moment van ondertekening nog wijzigen.

# Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones bestel- en vrachtauto's

## Op weg met zero-emissiezones

### PARTIJEN

#### *Rijksoverheid*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, 5.1.2e handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan

Hierna te noemen: IenW

#### *Gemeenten en gemeentelijke koepelorganisaties*

- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Etc.

Samen hierna te noemen: Gemeenten

#### *Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties*

- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ...
- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ...
- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ...
- Etc.

Samen hierna te noemen: Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

#### *Overige partijen*

- ..., vertegenwoordigd door ...

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen

## OVERWEGINGEN

### *Aanleiding*

1. Stadslogistiek en ander bedrijfsgebonden mobiliteit in steden is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Een efficiënte stadslogistiek zorgt ervoor dat winkels op tijd hun collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants worden bevoorrad en internetbestellingen tijdig worden afgeleverd. Dienstverlening en andere bedrijfsgebonden mobiliteit zorgt ervoor dat bijvoorbeeld nieuwbouw, CV onderhoud, schilderwerk of installatie van zonnepanelen in de stad kan plaatsvinden. De groeiende vraag naar de distributie van goederen en diensten in combinatie met de beperkte ruimte in de stad wordt een steeds grotere uitdaging. Er is een groeiende vraag naar vervoer: in vrijwel alle Nederlandse steden rijden steeds meer vrachtauto's en bestelauto's. Niets doen om de vervoersbewegingen in te perken, leidt tot meer uitstoot van schadelijke stoffen (emissie) en gaat ten koste van de gezondheid, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid in steden.
2. Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben al in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke bedrijfsgebonden mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken: de *Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES)*.
3. Met het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije bedrijfsgebonden mobiliteit: de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie. Dit gebeurt met het instellen van (middelgrote) nul-emissiezones (dit is de juridische term voor zero-emissiezones) voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloze bestel- en vrachtwagens in Nederland vanaf 2050.
4. In 2021 is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' getekend door 33 partijen (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten en ondernemings-, branche- en belangenorganisaties). Hierin zijn afspraken vastgelegd over de invoering van de nul-emissiezones. ~~Deze uitvoeringsagenda had een geldigheidsduur tot 1 januari 2025.~~
5. Op 30 juni 2023 is het Tijdelijk besluit nul-emissiezones in het Staatsblad<sup>1</sup> gepubliceerd. Dit tijdelijke besluit is erop gericht nadere invulling te geven aan de regels voor de nul-emissiezones. Er is een overgangsregeling geïntroduceerd voor bepaalde bestel- en vrachtauto's en daarnaast wordt vastgesteld welke voertuigen in aanmerking kunnen komen voor een vrijstelling of ontheffing. Dit besluit vervalt op 1 januari 2030.
6. In november 2023 is de Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones ondertekend door gemeenten, RDW en SHPV. Daarin staan de afspraken die ten grondslag liggen aan het opzetten van een Centraal Loket ten behoeve van de centrale en geharmoniseerde afhandeling van aanvragen van ontheffingen.

### *Waarom een Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones*

7. Naar aanleiding van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' (UAS) is een nauwe samenwerking ontstaan die tot verregaand geharmoniseerde

<sup>1</sup> [Staatsblad 2023, 241 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](https://www.Overheid.nl/Officiële-bekendmakingen)

regelgeving heeft geleid. Het nut van deze UAS heeft zich daarmee bewezen. De nieuwe Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 'Op weg met zero-emissiezones' heeft drie doelen:

- a. Het vastleggen van en vasthouden aan afspraken om het beleid rondom nul-emissiezones in stand te houden, waar nodig te herijken en te verbeteren.
  - b. Het maken van afspraken over de periode ~~van 1 januari 2025~~ tot 1 januari 2030.
  - c. Gezien het tijdelijke karakter van het Tijdelijk Besluit nul-emissiezones, het maken van afspraken hoe om te gaan met beleidsontwikkeling rondom nul-emissiezones over de periode vanaf 1 januari 2030.
8. Het blijven streven naar landelijke geharmoniseerde regels zorgt voor duidelijkheid voor ondernemers in het bijzonder en de weggebruiker in het algemeen, en het voorkomen van een lappendeken aan regels. Ook kunnen ondernemers zich beter voorbereiden op veranderingen in regelgeving als deze op tijd vast staan en niet tussentijds wijzigen. Partijen streven ernaar om op geharmoniseerde wijze (door middel van **zoveel mogelijk** eenduidige wetgeving en geharmoniseerd ontheffingenbeleid) de geïmplementeerde nul-emissiezones te continueren, ook na 2030.

#### *Aanpak*

9. De aanpak om de in 7a, b en c genoemde doelen te bereiken, richt zich op het verminderen, veranderen en verschonen van de verkeersbewegingen van bedrijfsgebonden mobiliteit. Dit wordt onder andere bereikt door het logistieke proces slimmer te organiseren, door meer samen te werken binnen de logistieke keten en met de inzet van zero-emissie voertuigen in de stad. De verschillende logistieke segmenten - zoals vers, horeca, retail, bouw- en infrabedrijven, dienstverlenende bedrijven, facilitair, afval en e-commerce - vragen daarbij elk om een eigen aanpak.
10. Het invoeren van een nul-emissiezone voor stadslogistiek is **vanaf/sinds** 1 januari 2025 wettelijk mogelijk.
11. De transitie naar duurzame en efficiënte stadslogistiek en bedrijfsgebonden mobiliteit is een gezamenlijke opgave waarbij elke Partij een eigen verantwoordelijkheid heeft:
- Gemeenten nemen een onderbouwd verkeersbesluit voor instelling van de nul-emissiezone, waarin de grenzen van de zone vastgelegd zijn en stellen het ontheffingenbeleid vast. Het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid wordt geheel overgenomen en bestuurlijk geaccordeerd. In uitzonderlijke gevallen wordt dit beleid verruimd **in verband met** bijzondere afwijkende plaatselijke omstandigheden. Aansluiting bij het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid is noodzakelijk om van het Centraal Loket gebruik te kunnen maken. Dit maakt uniforme beoordeling **door het Centraal Loket** van **de** ontheffing**aanvraag** mogelijk.
  - IenW faciliteert, stimuleert, ondersteunt en standaardiseert (bij) de landelijke regelgeving voor het instellen van een nul-emissiezone voor stadslogistiek.
  - Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties stimuleren en ondersteunen hun leden en achterban om de overgang te maken naar emissievrije mobiliteit. Daarnaast zijn de branche- en belangenorganisaties adviseurs van de zero-emissie gemeenten en IenW. Zij toetsen aanvullend beleid - bijvoorbeeld op het gebied van laadinfra - op praktische haalbaarheid en toegevoegde waarde voor de ondernemers die zij vertegenwoordigen.
12. De Partijen dragen een actief ambassadeurschap uit.

#### *Regionale en lokale uitwerking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones*

13. Deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones bevat de afspraken en acties voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op *landelijk* niveau. Gemeenten werken samen met lokale ondernemers aan de uitwerking van de acties en de invoering/implementatie van nul-emissiezones op *lokaal* niveau, in wisselwerking met de afspraken in deze landelijke agenda en de (regionale) mobiliteitsplannen.
14. Ook op *regionaal* niveau wordt samengewerkt en kennis gedeeld. Stadslogistiek houdt immers niet op bij de gemeentegrens en bedrijven werken vaak in meerdere steden. Onderwerpen als stadshubs en (logistieke) laad- en tankinfrastructuur blijven vragen om regionale afstemming, zoals in de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur), RAL (Regionale Agenda Laadinfrastructuur) en MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-overleggen.

## **Partijen komen het volgende overeen:**

### **1. DOEL**

#### *Artikel 1 Doel*

1. Het doel van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones is om de leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid (in de vorm van schone lucht en beperking geluidshinder), economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per jaar vanaf 2030<sup>2</sup>.
2. Partijen zetten zich gezamenlijk in om de implementatie en uitvoering van nul-emissiezones voor stadslogistiek ook na 2025 te continueren. Deze samenwerking richt zich op:
  - het vasthouden aan eenduidige regelgeving (inclusief ontheffingenbeleid) voor de invoering van nul-emissiezones;
  - het inventariseren van knelpunten en bepalen van oplossingsrichtingen bij de implementatie en instandhouding van nul-emissiezones;
  - de uitvoering van de acties zoals opgenomen in hoofdstuk 3;
  - implementatie van de agenda via de afgesproken organisatiestructuur zoals opgenomen in hoofdstuk 4;
  - het behalen van het doel van 1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per jaar vanaf 2030.
3. Partijen zetten zich in om het aantal gemeenten en andere partners die de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones ondersteunen te verbreden.

### **2. UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES**

*In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd.*

#### *Artikel 2 Algemeen*

---

<sup>2</sup> [Klimaatakkoord 28 juni 2019](#)

1. De nul-emissiezone voor stadslogistiek geldt minimaal voor vrachtauto's en bestelauto's (dus niet voor één van beide voertuigcategorieën).
2. Gemeenten bepalen zelf of zij de nul-emissiezone al dan niet instellen (naast, los of in plaats van een milieuzone).
3. Een gemeente zal de intentie om een nul-emissiezone voor stadslogistiek voor 2030 in te voeren minimaal 4 jaar van tevoren aankondigen in een zogenaamd principebesluit. Bij uitbreiding van een bestaande zone na 1-1-2025 óf het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens vanaf 1-1-2030 is een aankondigingsperiode van 2 jaar het minimum, daarbij rekening houdend met de omvang van de uitbreiding van de nul-emissiezone, met oog voor de impact daarvan op de investeringsagenda van de ondernemers. Het college van B&W van een gemeente gaat daarbij minimaal in op drie punten:
  - De invoeringsdatum en de geografische omvang van de zone, indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de omvang; de precieze grenzen van de zone worden bij het verkeersbesluit definitief vastgelegd;
  - Een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van lokale ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en voor de benodigde investeringstermijnen voor nieuwe voertuigen;
  - De relatie tussen de nul-emissiezone en een eventuele milieuzone indien deze in de gemeente aanwezig is.
4. Gemeenten hanteren na invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens een boetevrije periode van ~~ten minste~~ 6 (zes) maanden met als doel om de weggebruiker te laten wennen aan de zone, ~~verkeersbord~~ en onderliggende regelgeving. Individuele gemeenten kunnen er voor kiezen een langere boetevrije periode te hanteren.

### **Artikel 3 Toelating en uitzonderingen**

*Zoals opgenomen in het Tijdelijk besluit nul-emissiezones bestaat het toegangsregime van de zones uit drie basisafspraken met daarnaast een overgangsregeling voor zowel vracht- als bestelauto's, vrijstellingen en tot slot lokaal maatwerk. Ontheffingen worden aangevraagd en verstrekt via een Centraal Loket.*

1. Basisafspraken:
  - Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat (emissieklasse Z) zijn om de nul-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
  - Alle bestel- en vrachtauto's in de nul-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat (emissieklasse Z) zijn.
2. Overgangsregeling vrachtauto's tot 2030:
  - Emissieklasse 6-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.

- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de nul-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

### 3. Overgangsregeling bestelauto's tot 2030:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de nul-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met ~~minimaal~~ emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028<sup>3</sup> onbeperkt toegang tot de nul-emissiezones voor stadslogistiek.

### 4. Vrijstellingen tot 2030:

- Bestel- en vrachtauto's van 40 jaar of ouder (oldtimer)
- Rolstoeltoegankelijke bestelauto's met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.
- Vrachtauto's met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF én uw voertuig is 12 jaar of jonger. Deze vrijstelling loopt tot uiterlijk 1-1-2030 of tot het moment dat uw voertuig voor die tijd 13 jaar oud wordt, gerekend vanaf de Datum Eerste Toelating (DET).

### 5. Geharmoniseerd lokaal maatwerk tot 2030:

Door de (lokale) wegbeheerder kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend. De volgende ontheffingen zijn verkrijgbaar in alle ~~deelnemende Gemeenten~~ en ~~hebben een landelijke werking, behalve de dagontheffingen en de hardheidsclausule waar het niet de netcongestie betreft zijn geldig in al deze Gemeenten, tenzij anders aangegeven:~~

- Dagontheffingen (biedt ~~alleen uitsluitend~~ toegang tot de zone waarvoor deze aangevraagd wordt)
- Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's ~~(tot 2028)~~
- Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast
- Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die buiten de overgangsregeling vallen
- Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud
- Ontheffing wegens lange levertijden
- Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden
- Ontheffingen voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn
- Ontheffing tot 1 januari 2028 voor bakwagens met een DET van 1-1-2017 t/m 31-12-2019
- Ontheffing ~~op basis van de hardheidsclausule~~ bij niet beschikbare netcapaciteit (netcongestie, ontheffing met landelijke werking ~~op basis van de hardheidsclausule~~)
- Ontheffing op basis van de hardheidsclausule ~~overig~~ (geldt alleen in de gemeente waar deze verleend wordt)

~~65. Daarnaast Naast bovenstaande ontheffingen~~ hanteren sommige gemeenten een lokale ontheffing voor de ambulante

~~—handel. Er komt geen landelijke Deze ontheffing is alleen geldig in de desbetreffende Gemeente. Gemeenten voor deze sector maar gemeenten~~ zorgen

~~—voor maatwerk waar nodig en onderlinge afstemming bij eventuele problemen.~~

~~76. Centraal Loket RDW:~~

<sup>3</sup> In het Tijdelijk besluit nul-emissiezones is in het RVV 1990 opgenomen dat bestelauto's met emissieklasse 6 tot 1 januari 2028 de zones in mogen. Op 22 november 2024 heeft de Staatssecretaris aangekondigd dat hij voornemens is deze overgangstermijn te verlengen tot 1 januari 2029 door een wijziging van het RVV 1990.

**Commented** <sup>5.1.26</sup>: Aanpassing van juridische aard: er kan niet vooruitgelopen worden op een nog niet gewijzigde wet. In de voetnoot wordt verwezen naar het voorgenomen besluit.

De onder punt 5 afgesproken ontheffingen kunnen aangevraagd worden via één website, een Centraal Loket ~~RDW~~. Bakwagens met een DET van 1-1-2017 t/m 31-12-2019 hoeven geen aparte ontheffing aan te vragen. Deze voertuigen zijn automatisch ontheven tot 1-1-2028.

### 3. ACTIES

#### *Artikel 4 Uitwerking uitgangspunten zero-emissiezones voor stadslogistiek*

*Om de uitgangspunten voor een geüniformeerde aanpak voor het realiseren van nul-emissiezones voor stadslogistiek te behouden, is harmonisatie noodzakelijk.*

1. IenW, gemeenten, RDW en SHPV richten uiterlijk zomer 2025 gezamenlijk een beheerorganisatie in voor de exploitatie en instandhouding van het Centraal Loket van de RDW. Deze beheerorganisatie is verantwoordelijk voor de doorvoering van beleidswijzigingen, een jaarlijkse evaluatie en de vaststelling van de leges.
2. De Partijen bewaken de afspraken over overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen zoals in artikel 3 vastgelegd. De Partijen werken samen de herijking uit van afspraken over vrijstellingen en ontheffingen. Zij nemen zo snel mogelijk in 2025 een besluit over het toegangsbeleid voor nul-emissiezones vanaf 2030, rekening houdend met de afschrijvingsperiode van de vaak kostbare (bijzondere) voertuigen die ondernemers nu en straks in een dieseluitvoering moeten aanschaffen omdat er nog geen zero emissie-alternatief is. Dit doen ze door middel van onder andere:
  - o monitoring en evaluatie van huidig beleid
  - o monitoring van de ontwikkeling van laadinfrastructuur, bijzondere voertuigen en de beschikbaarheid van bestel- en vrachtvoertuigen

De afspraken rond het te vormen beleid na 2030 worden uitgewerkt in een plan van aanpak, waarin in ieder geval naar voren komt:

- o Waarover besloten moet worden en door welke partij(en)
  - o Welke informatiebehoefte leeft om keuzes te kunnen maken voor dit beleid
  - o Welke overlegstructuur wordt gehanteerd, aard en frequentie
  - o De prioritering en planning, rekening houdend met besluitvorming én vaststelling
3. Partijen zetten zich in om toe te werken naar een nieuw en toekomstbestendig verkeersbord voor de nul-emissiezones. Hiermee wordt het verkeersbord voor de milieu- én nul-emissiezones in één bord gevat en wordt het mogelijk om op geharmoniseerde wijze de taxi toe te voegen aan de nul-emissiezones. [Uitgangspunt is dat de hiervoor benodigde wet in 2025 vastgesteld wordt, zodat de aanpassingen per 1-1-2026 ingevoerd kunnen worden. Het streven is om dit uiterlijk 1 januari 2026 gereed te hebben en eerder indien mogelijk.](#)

#### *Artikel 5 Toezicht & handhaving*

*Toezicht en handhaving van nul-emissiezones vindt plaats op basis van kentekens. Dit wordt zo efficiënt en effectief mogelijk georganiseerd.*

1. IenW spant zich in zo snel mogelijk afspraken te maken met de buurlanden en/of in EU-verband over het delen van voertuig- en houderdata van buitenlandse kentekens (in aansluiting op de afspraken over buitenlandse kentekens ten behoeve van handhaving van milieu- en nul-emissiezones). Zolang er geen Europese oplossing voor handen is, zet zij zich in om via bilaterale verbanden gegevensuitwisseling ten behoeve van handhaving mogelijk te maken. Ook werken grensgemeenten met ondersteuning van IenW een gezamenlijke aanpak voor het handhaven van buitenlandse voertuigen, bijvoorbeeld met een periodieke onaangekondigde handhavingsactie.
2. Gemeenten spannen zich in om de handhaving te harmoniseren. Zij kijken onder andere naar de richtlijn van het OM en hoe om te gaan met recidivisten.
3. Gemeenten stellen gezamenlijk een plan op hoe zij omgaan met het Nationaal Parkeer Register (NPR) ten behoeve van lokale uitzonderingen en hoe daar mee om te gaan.

#### **Artikel 6 Slimme stadslogistiek**

*De afspraken over nul-emissiezones versterken de zoektocht naar nieuwe en efficiëntere logistieke concepten. Meer inzicht in de logistieke stromen, meer samenwerking binnen de keten en het delen van kennis helpt bedrijven bij de overstap naar emissievrije stedelijke distributie en bedrijfsgebonden mobiliteit. De verschillende logistieke segmenten – zoals vers, horeca, retail, bouw- en infra, dienstverlening, facilitair, afval en e-commerce – vragen daarbij elk om een eigen aanpak.*

1. Om kennisdeling op dit vlak te bevorderen, organiseren Partijen elke 4 maanden een bijeenkomst met de deelnemers van de Uitvoeringsagenda en met uitnodiging aan logistiek makelaars. Doel van de bijeenkomsten is om zoveel mogelijk kennis te delen in het ontwikkelen van logistieke concepten.
2. In de kennisdelings-bijeenkomsten worden vraagstukken en leervragen opgehaald die omgezet worden in onderzoek of projecten binnen het ondersteuningsprogramma 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES) of andere externe bureaus, gefinancierd door IenW. Dit ter bevordering van de kennis over slimme stadslogistiek en mogelijkheden om dit concreet vorm te geven in verschillende gemeenten.
3. Partijen communiceren over slimme stadslogistiek, logistieke efficiëntie en innovatieve oplossingen die onder deze concepten vallen op hun communicatiekanalen. Dit heeft als doel om kennisdeling te bevorderen maar ook vraagstukken en netwerken bij elkaar te brengen om stappen te zetten richting slimmere logistieke concepten.
4. IenW monitort op welke manier slimme stadslogistiek concreet vorm krijgt, en welke concepten bijdragen aan het bevorderen van de logistieke efficiëntie in de breedste zin van het woord en het afnemen van de logistieke kilometers. Dit doet zij in samenwerking met externe partijen en kennispartners.

### *Artikel 7 Voordelen voor zero-emissie voertuigen, beperkingen voor niet-emissievrije vrachtwagens en duurzame inkoop*

*Naast het stimuleren van het gebruik van emissievrije voertuigen met specifieke voordelen en privileges, kunnen gemeenten en andere opdrachtgevers duurzame logistiek en de markt voor zero-emissievoertuigen aanjagen door in vergunningverlening, inkoop en aanbesteding emissieloos vervoer te eisen en te belonen. Ook kunnen gemeenten het gebruik van niet-emissievrije vrachtwagens met andere maatregelen dan de nul-emissiezones ontmoedigen. Voor de toegang tot de nul-emissiezone hanteren gemeenten voor uitbesteed vervoer dezelfde eisen als voor het eigen wagenpark.*

1. Gemeenten nemen indien mogelijk schone voertuigen mee in aanbestedingen om daarmee de markt te stimuleren in te zetten op zero emissie voertuigen. Ook in hun eigen inkoopbeleid wordt rekening gehouden met een investeringsagenda richting zero-emissie voertuigen.
2. IenW doet een inventarisatie bij gemeenten voor manieren om [de bedrijfsmatige inzet van](#) niet-emissievrije vrachtwagens te ontmoedigen. Hieruit volgt een verkenning van de haalbaarheid voor nieuw gemeentelijk instrumentarium ten behoeve van de bevordering van zero-emissie voertuigen in de stad. Ook wordt gekeken naar eventuele mazen in de wet waardoor eventueel met andere voertuigen gewerkt wordt die niet onder de zero-emissiezone vallen, bijvoorbeeld tractoren. Zulke inzet kan het gelijke speelveld belemmeren [maar ook](#) de milieubelangen hinderen. De partijen zetten zich in om dergelijke risico's en oplossingen in kaart te brengen en daar waar nodig lessen te trekken en in beleid en regelgeving te verwerken.

### *Artikel 8 Beschikbaarheid zero-emissie vracht- en bestelauto's*

*De implementatie van nul-emissiezones voor stadslogistiek, leidt tot een grotere vraag naar emissievrije vracht- en bestelauto's en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEV's) en is een stimulans voor de productie, import en afzet van deze voertuigen. Tegelijkertijd is het voor het slagen van de nul-emissiezones noodzakelijk dat er voldoende (tweedehands) emissieloze voertuigen beschikbaar zijn op de markt. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving.*

1. IenW monitort [ten minste jaarlijks](#) de ingroei van zero-emissie voertuigen o.a. via trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen en trendrapport zware bedrijfsvoertuigen. Tevens doet zij [jaarlijks](#) een herijking van de prognoses van de groei van elektrische bestel- en vrachtauto's en de bijbehorende hoeveelheid benodigde publieke laadpunten. IenW zorgt voor een [jaarlijkse](#) update van het verwachte aantal in gebruik zijnde elektrische bestel- en vrachtwagens [vanaf per](#) 2025 [tot](#) 2030 en verder. Dit vergelijkt zij met het benodigd aantal zero-emissie voertuigen voor het kunnen werken binnen de nul-emissiezones.
2. IenW zet zolang dit past binnen het beleid het stimuleringsprogramma voort voor zero-emissie bedrijfsgebonden voertuigen:
  - een subsidieregeling voor ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie [bestel- en](#) vrachtauto's

- indien mogelijk, de stimulering via de milieu-investeringsaftrek (MIA en/of VAMIL) voor milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen beschikbaar voor bedrijven, waaronder voor de aanschaf van emissievrije bestel- en vrachtauto's, elektrische fietsen-voertuigen voor vervoer van goederen (LEVV's) en mobiele werktuigen.

Dit vult zij aan met:

- de stimulering van tweedehands bestel- en vrachtauto's en onderzoekt hoe dit concreet invulling gegeven kan worden.
3. IenW houdt twee tools om de Total Cost of Ownership (TCO) voor voertuigen te berekenen beschikbaar voor zowel bestel- als vrachtauto's en verbetert deze op basis van voortschrijdend inzicht en signalen uit de markt.
  4. IenW doet jaarlijks onderzoek naar de marktontwikkeling van de beschikbaarheid van verschillende typen bijzondere voertuigen, zoals reeds uitgevoerd in 2022 en 2023. Dit levert tevens input voor het beleid na 2030, zie artikel 4.2.

#### Artikel 9 Tank- en laadinfrastructuur

Voor het slagen van de implementatie van nul-emissiezones voor stadslogistiek, is het noodzakelijk dat er voldoende laad- en tankmogelijkheden zijn, in de gemeenten met een zero-emissiezone, niet alleen aan de randen van een gemeente, maar juist ook binnen de beoogde zero-emissiezones zelf. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving. De hoeveelheid beschikbare en voor bestel- en vrachtwagens geschikte publieke laadplekken binnen en ~~net~~ buiten de zero-emissiezones verschilt per gemeente, evenals het aantal bedrijfsvoertuigen dat dagelijks de zones in- en uitrijdt.

1. IenW werkt via verschillende manieren aan de totstandkoming van voldoende (logistieke) laadinfrastructuur. Onderdelen hiervan zijn onder andere:
  - de uitvoering van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur, waaronder het met stakeholders realiseren van een landelijk dekkend publiek laadnetwerk;
  - subsidieregelingen publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) en private laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa);
  - het onderzoeksprogramma Realisatie Heavy Duty Laadinfrastructuur, dat wordt ingevuld i.s.m. de Werkgroep Logistiek van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur;
  - monitoring van logistieke laadinfrastructuur in Nederland door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en middels de ElaadNL Outlooks;
  - Opdrachtgever voor het Rijkswaterstaat Living Lab Heavy Duty Laadinfrastructuur met als doel kennis op te doen en te delen over het elektrisch laden van zware voertuigen.
2. IenW doet aan actieve monitoring en prognose hoeveel publiek beschikbare (snel)laadpunten (ook binnenstedelijk) er moeten zijn om aan de vraag vanuit het bedrijfsleven te kunnen voldoen. Hierbij wordt ook gekeken naar het verwachte aantal benodigde, toegankelijke en geschikte aantal laadplekken per gemeente. Deze monitoring en prognoses worden door gemeenten en andere convenantpartners in de werkgroepen en met de NAL besproken en via de NAL omgezet in afspraken om voldoende laadplekken in iedere gemeente met een zero-emissiezone te realiseren.

**Commented** <sup>5.1.2e</sup> Tekst overeengekomen met TechniekNL, Bovag, gemeente Amsterdam en gemeente Utrecht.

**Commented** <sup>5.1.2e</sup> Tekst overeengekomen met TechniekNL, Bovag, gemeente Amsterdam en gemeente Utrecht.

3. IenW brengt actief aandachtspunten rondom netcongestie in relatie tot elektrische mobiliteit onder de aandacht o.a. via de verschillende Meerjarenprogramma's Infrastructuur en Klimaat (MIEK) en het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN). Doel is om tijdig voldoende beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor het bedrijfsleven te realiseren om te kunnen voldoen aan de opgave met betrekking tot de zero-emissie bevoorrading van binnensteden. Om het belang en de urgentie van voldoende netbeschikbaarheid voor het bedrijfsleven te benadrukken, wordt ingezet op periodieke afstemming met het ministerie van Klimaat en Groene Groei.
4. Ontwikkeling adviesdiensten ten aanzien van netbeschikbaarheid en mitigerende maatregelen, in het bijzonder voor de kleine ondernemer en de niet-logistieke ondernemer (servicediensten), bijvoorbeeld een laadconsulent. IenW en de partijen betrokken bij de NAL zetten in op de succesvolle formule van logistiek makelaars en de opening van een laagdrempelig loket om ondernemers te adviseren. Zij zorgen daarbij voor (financiële) ondersteuning om onderzoek te doen naar benodigd laadvermogen en mogelijke mitigerende maatregelen.

#### **Artikel 10 Communicatie**

*Vervoerders, verladers, ondernemers en voertuigleveranciers in de binnenstad moeten goed op de hoogte zijn van de regels van de nul-emissiezone. Gebruikers van bestelauto's en vrachtwagens gevestigd en/of actief in de nul-emissiezones moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Daarnaast moeten ook bedrijven, (branche)organisaties en overheden onderling communiceren om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samenwerking binnen de logistieke keten te stimuleren.*

1. Partijen behouden het communicatie-overleg met alle Partijen.
2. Partijen voeren samen de communicatie-aanpak uit en actualiseren deze indien nodig, mede op basis van monitoring van het huidige beleid. Het betreft een brede mix aan communicatiemiddelen die optimaal aansluit bij de doelen en verschillende doelgroepen. Partijen communiceren actief naar hun eigen achterban. IenW onderhoudt actief de websites [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) en [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl).
3. Jaarlijks organiseert IenW een fysiek communicatie-event/overleg met uitnodiging aan alle Partijen.
4. Pers en andere externe partijen worden door IenW pro-actief voorzien van de juiste informatie.

#### **Artikel 11 Data, monitoring & evaluatie**

*Monitoring is van belang om te bepalen of Partijen op koers liggen om de beoogde reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot te bereiken en te bepalen welke acties aanvullend nodig zijn of moeten worden aangepast. Ook het evalueren van maatregelen is daar behulpzaam bij: wat zijn de effecten van bijvoorbeeld de toename van zero-emissie voertuigen en de nul-emissiezones?*

1. Partijen voeren het door de werkgroepen (zie artikel 13) opgestelde monitoringsplan uit.

2. IenW stelt samen met Partijen een evaluatie op om in 2029, 4 jaar na een nulmeting begin 2025 de effecten van de invoering van nul-emissiezones te meten. In de nulmeting wordt o.a. gekeken naar luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot, aantal voertuigkilometers gereden in de zone, welke voertuigen in de zone voldoen aan de geldende regels of onder een vrijstelling/ontheffing vallen en de hoeveelheid gedane aanvragen en geregistreerde overtredingen. Afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie besluiten Partijen of het nodig is om aanvullende maatregelen te nemen om de gestelde doelen te halen. Ook bepalen Partijen gezamenlijk welke (extra) maatregelen genomen moeten worden.
3. In de jaren tot 2030 voert IenW jaarlijks een evaluatie uit die zicht geeft op de voortgang van:
  - a. beschikbaarheid en levertijden zero-emissie voertuigen, inclusief tweedehands markt;
  - b. betaalbaarheid zero-emissie voertuigen met/zonder subsidie en andere financiële instrumenten zoals MRB, BPM en de MIA/Vamil;
  - c. ontheffingsmogelijkheden in relatie tot betaalbaarheid, beschikbaarheid en netbeschikbaarheid;
  - d. randvoorwaarden zoals laadinfrastructuur en netbeschikbaarheid.

De focus dient er steeds op gericht te zijn om ondernemers te ondersteunen om de transitie te maken en het belang van de ontheffingsroutes gaandeweg af te bouwen. De lessen die uit de evaluatie komen, kunnen gebruikt worden voor het beleid na 2030. Daarnaast wordt de werking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones geëvalueerd. Het gaat dan om de werking en eventuele verlenging van het convenant na 2030.

#### *Artikel 12 Ondersteuning gemeenten & ondernemers*

1. IenW zet SPES in ieder geval tot het najaar van 2025 (en zo mogelijk langer) voort. Gemeenten kunnen aanvragen blijven doen voor hulp bij het voorbereiden van besluiten over het invoeren van nul-emissiezones voor stadslogistiek. Binnen het SPES worden kennis en expertise actief gedeeld, bijvoorbeeld door het organiseren van sessies en het benutten van het online platform. Ook zijn diverse handreikingen beschikbaar waar gemeenten gebruik van kunnen maken. SPES werkt in opdracht van IenW en daarmee borgt IenW continuïteit in de ondersteuning van gemeenten. Zij stemt als opdrachtgever af met SPES over uit te voeren opdrachten en eventuele uitbreiding van haar taken. Specifiek worden ook gemeenten die op een later moment de zone invoeren ondersteund zodat uitstel zo veel mogelijk voorkomen wordt.
2. Brancheorganisaties en gemeenten ondersteunen (mkb) ondernemers uit hun achterban door middel van het delen van kennis en het verstrekken van informatie. Hierbij dient oog te zijn voor grote versus kleine ondernemers.

### **4. ORGANISATIE EN ONDERSTEUNING**

#### *Artikel 13 Organisatie*

Partijen werken samen aan de implementatie-fase van nul-emissiezones vanaf 1 januari 2025 en de uitvoering van de acties zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. Partijen overleggen met een projectgroep, *vi~~ge~~r* daaronder gepositioneerde werkgroepen, een directeurenoverleg en een bestuurlijk overleg. Van eenieder wordt een actieve bijdrage verwacht.

1. Een *projectgroep Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones* bewaakt de doelen en samenhang tussen alle activiteiten en monitort de voortgang van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. De leden van de projectgroep informeren en betrekken ieder hun eigen organisatie en achterban. De projectgroep overziet de voortgang van de acties in de werkgroepen en legt verbinding tussen die acties wanneer relevant. De projectgroep bereidt het directeurenoverleg voor. De projectgroep komt ten minste 4 keer per jaar bijeen.

- Voorzitter: lenW
- Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Escalatie uit werkgroepen
  - Overzicht over/updates uit werkgroepen
  - Uniform informeren en betrekken van achterbannen
  - Beslissingen nemen of voorbereiden voor Directeurenoverleg

2. In vier *werkgroepen* vindt inhoudelijke afstemming van de acties plaats en worden resultaten besproken:

- *Werkgroep Beleid nul-emissiezones:*
  - Voorzitter: ntb
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, lenW
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - Huidige regelgeving rond nul-emissiezones
    - Toegang en handhaving
    - Toekomstige regelgeving rond nul-emissiezones (beleid na 2030)
    - Europees regelgeving, politieke ontwikkeling
    - Updates uit WG V&E verwerken in beleid/afspraken
- *Werkgroep Voertuigen&Energie (voorheen Hardware)*
  - Voorzitter: ntb
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, lenW
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - ZE-beschikbaarheid (bijzondere) voertuigen
    - TCO-tools en bijhouden prijsontwikkeling
    - Netbeschikbaarheid
    - Laadinfrastructuur

- Logistieke efficiëntie
- RVO: Monitoring

o *Werkgroep Communicatie*

- Voorzitter: ntb
- Deelnemers: Gemeenten, sectorpartijenbrancheorganisaties, belangenvertegenwoordigers, lenW
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Website eigen beheer: [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)
  - Website in extern beheer: [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl)
  - Landelijke communicatiecampagne
  - Afstemming generieke teksten en andere publicaties
  - Jaarlijkse netwerkbijeenkomst

o *Werkgroep Centraal Loket*

- Voorzitter: ntb
- Deelnemers: Gemeenten, RDW, SHPV
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Functioneren huidig Centraal Loket (G4)
  - Bouw nieuw Centraal Loket RDW
  - Transitie huidige Centraal Loket (G4) naar nieuwe Centraal Loket (RDW)
  - Privacy-aspecten/DPIA
  - Beveiliging/cybersecurity

3. *Directeurenoverleg*: Ten minste twee keer per jaar komt een directeurenoverleg bijeen om de voortgang van de afspraken te bespreken, eventueel beslissingen te nemen (die door de projectgroep worden aangedragen of naar aanleiding van actuele ontwikkelingen), en richting te geven aan het perspectief voorbij 2030. Het directeurenoverleg bereidt het Bestuurlijk Overleg voor.

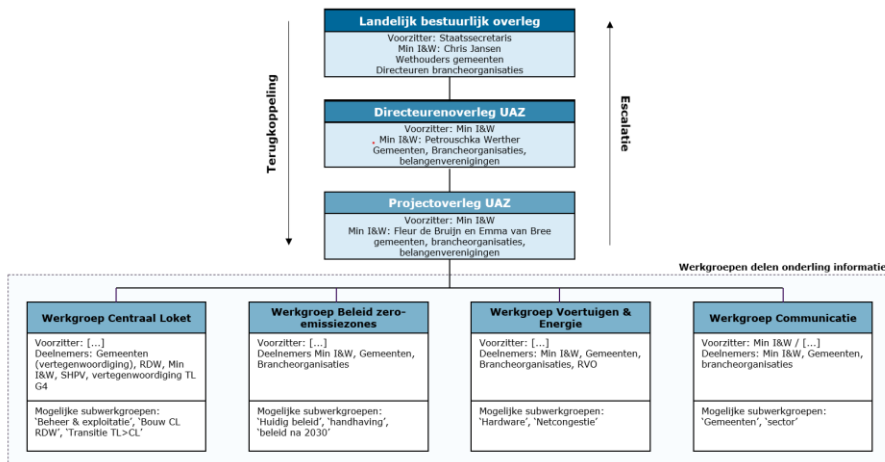
- Voorzitter: lenW
- Deelnemers: gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
- Organisatie en voorbereiding: ntb

4. *Bestuurlijk overleg*: Als het directeurenoverleg daar aanleiding toe ziet, kan een bestuurlijk overleg tussen wethouders, directeuren en bewindspersonen plaatsvinden:

- Voorzitter: lenW
- Deelnemers: gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
- Organisatie en voorbereiding: ntb

5. In een jaarlijkse *netwerkbijeenkomst* Zero-emissiezones worden resultaten gedeeld, successen gevierd en wordt besproken hoe de implementatie van de nul-emissiezones ervoor staat. Jaarlijks in het najaar komt het brede netwerk van alle bij deze Uitvoeringsagenda betrokken partijen bijeen.

6. Partijen hebben afgesproken dat er een expertgroep voor niet-emissieloos verkrijgbare voertuigen komt. Deze expertgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van brancheorganisaties en gemeenten en geeft advies ten behoeve van de beoordeling van aanvragen voor de ontheffing voor niet-emissieloos verkrijgbare voertuigen. Deze staat niet in de governance-structuur opgenomen maar is een losstaande groep.



#### 4. SLOTBEPALINGEN

##### *Artikel 14 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht*

De afspraken in deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het internationale recht, het Unierecht en het Nederlandse recht worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de internationale, Europese en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

##### *Artikel 15 Gegevensuitwisseling*

1. Over eventueel in het kader van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones te verstrekken persoonsgegevens of andere gegevens, zoals bedrijfsgegevens, concurrentiegevoelige informatie, en de verwerking daarvan maken Partijen zodanige afspraken dat wordt voldaan aan de eisen die de van toepassing zijnde Europese en nationale wetgeving daaraan stelt.
2. De onderlinge gegevensverstrekking mag niet leiden tot uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie tussen Partijen, rechtstreeks dan wel indirect door tussenkomst van de Projectgroep of Werkgroepen.
3. Partijen zullen, indien van toepassing, in het kader van gegevensverstrekking een of meer protocollen opstellen waarin afspraken worden gemaakt over het delen van

informatie en de naleving van de daarop van toepassing zijnde Europese en nationale wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensverstrekking en de Wet Open Overheid.

#### *Artikel 16 ~~Nakoming~~Afdwingbaarheid*

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones niet in rechte afdwingbaar is.

#### *Artikel 17 Toetreding*

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.
2. Toetreding tot Partijen van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones is mogelijk voor Rijk, provincies, gemeenten en koepelorganisaties, ondernemings-, branche- en belangenorganisaties.
3. Hiertoe maakt een nieuwe partij haar verzoek schriftelijk bekend aan de voorzitter van de projectgroep zoals omschreven in artikel 13, eerste lid. In dit verzoek zegt de nieuwe partij toe om zich aan te sluiten bij één of meerdere bijdragen of activiteiten, of om zelf een aanvullende bijdrage of activiteit te formuleren.
4. De voorzitter van de projectgroep stuurt het verzoek door naar Partijen, met het verzoek om in te stemmen met toetreding. Indien Partijen niet reageren binnen 10 werkdagen na het versturen van het verzoek tot instemming, stemmen zij stilzwijgend in.
5. Na instemming ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones en gelden voor die Partij de afspraken van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones; en wordt de toetredende partij opgenomen in een bijlage van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding.

#### *Artikel 18 Wijzigingen ~~en ontbinding~~*

1. Elke Partij kan de andere partijen schriftelijk verzoeken dit convenant te wijzigen ~~of te ontbinden~~. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging ~~of ontbinding~~ en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones gehecht.

#### *Artikel 19 Opzegging*

Indien één van de Partijen de afspraken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones niet voort wenst te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen. Uitgangspunt daarbij is dat overige Partijen in dat geval de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones continueren.

#### *Artikel 20 Inwerkingtreding ~~en looptijd~~*

De ~~ze afspraken in de~~ Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones ~~traden-treedt~~ in werking met ingang van ~~1 januari 2025~~ de dag van ondertekening en loopt tot 1 januari 2030.

#### *Artikel 21 Openbaarmaking*

Binnen twee weken na ondertekening van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones door alle Partijen wordt de tekst daarvan door IenW openbaar gemaakt, onder andere in de Staatscourant.

#### *Artikel 22 Ondertekening in verschillende exemplaren*

Dit convenant kan worden ondertekend in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben als wanneer deze afspraken zouden zijn ondertekend door alle ondertekenaars in één exemplaar.

#### *Artikel 23 Bijlagen*

Bijlage 1 maakt integraal onderdeel uit van de tekst van dit convenant. Bijlage 2 niet. Deze bijlage dient ter toelichting.

#### *Artikel 24 Naamgeving*

Dit convenant kan worden aangehaald als Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te ... (plaats) .. op ... (datum)...

Namen organisaties en ondertekenaars + ..... (handtekeningen) + plaatsen en data

## BIJLAGE 1 DEFINITIES

### *Bestelauto of bedrijfsauto*

Bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg (artikel 86c Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)).

### *Emissievrij (of emissieloos of zero-emissie) voertuig*

De definitie van een emissieloos voertuig staat in artikel 86c RVV 1990 : 'Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z)'. De definitie wordt momenteel geactualiseerd.

### *LEV/LEVV*

Licht elektrisch (vracht)voertuig. Deze lichte, elektrisch aangedreven voertuigen worden gebruikt om relatief kleine afstanden mee af te leggen. Het gaat om fietsen, bromvoertuigen of compacte voertuigen met elektrische ondersteuning of aandrijving, ontworpen voor de distributie van goederen in de openbare ruimte met beperkte snelheid.

### *NPR*

Nationaal Parkeer Register. Landelijke database waarin actuele (parkeer)rechten op kenteken geregistreerd staan. Hier worden ook de ontheffingen voor nul-emissiezones, [zoals bedoeld in artikel 3 lid 5,](#) -aan gekoppeld.

### *Nul-emissiezone*

Juridische term voor zero-emissiezone. Zie de definitie voor zero-emissiezone stadslogistiek.

### *Plug-in hybride voertuig (PHEV)*

Een voertuig dat is uitgerust met zowel een elektrische als een (zero-emissie) verbrandingsmotor of brandstofcel, waarbij het voertuig wordt herladen door het aan te sluiten op een externe energiebron.

### *SPES*

Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek. Ondersteuningsprogramma voor gemeenten ten behoeve van de invoering van zero-emissiezones. Dit programma wordt gefinancierd door IenW. De huidige (dd Q1 2025) opdracht loopt tot oktober 2025.

### *Stadslogistiek*

Stadslogistiek is alle bedrijfsmatig gebruik van bestel- en vrachtauto's. Zoals voor het vervoer van materialen, materieel en goederen in de stad en het leveren van diensten met die voertuigen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om bevoorrading van winkels, kantoren en bouwplaatsen, de levering van pakjes aan consumenten en bedrijven, bestel[auto's](#) [swagens](#) van service- en verhuisbedrijven, maar ook om de lokale winkel, cateraar en bloemist die hun klanten bezorgen, en om bedrijfsgebonden mobiliteit zoals de CV-monteur, installateur van zonnepanelen of warmtepomp en de schilder.

#### *Stadshub*

Locatie in een distributienetwerk aan de rand van de stad gericht op overslag van goederen en het bundelen van goederenstromen, ten behoeve van het efficiënter en duurzamer vervoeren van goederen in de stad.

#### *Vrachtwagen of vrachtauto*

~~Motorvoertuig van de (voertuigcategorie N2 of N3) zoals bedoeld in artikel 1 RVV 1990; voertuig als bedoeld in Bijlage II, deel A, paragraaf 1.2, bij richtlijn 2007/46/EG van de Regeling voertuigen (aangevuld voor gewicht boven de 3.500 kg).~~

#### *Zero-Emissie (of Nul-emissie) Stadslogistiek*

Stadslogistiek uitgevoerd met zero-emissie voertuigen.

#### *Zero-emissiezone stadslogistiek*

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c, of toekomstig verkeersbord C22e in combinatie met juiste onderbord, van bijlage 1 RVV 1990 is met ingang van 1 januari 2025 van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. De zero-emissiezone is het geografische gebied in een stad waarop deze geslotenverklaring van toepassing is en bepaalde voertuigen niet mogen rijden.

## **BIJLAGE 2 TOELICHTING OP UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES STADSLOGISTIEK**

### Algemeen

#### *Vrachtwagens en bestelauto's*

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd. De zone geldt alleen voor alle vrachtauto's en alle bestelauto's. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt voor welke soort activiteit het voertuig wordt gebruikt. Het betreft een zone voor vrachtauto's én bestelauto's tezamen (dus niet voor een van beide categorieën).

Na invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek bekijkt IenW samen met Partijen of en op welke termijn de zero-emissiezone ook kan gelden voor andere voertuigcategorieën, zoals taxi's en touringcars.

#### *Vanaf 1 januari 2025*

De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is sinds 1 januari 2025 mogelijk. IenW heeft hiertoe een verkeersbord geïntroduceerd in het RVV 1990. Gemeenten kunnen zelf bepalen om een zero-emissiezone al dan niet in te zetten. De gemeente weegt het inzetten van het instrument van een zero-emissiezone af en motiveert de maatregel. Een zero-emissiezone voor stadslogistiek kan naast, los of in plaats van een milieuzone worden ingevoerd.

#### *Bestuurlijke aankondiging*

Als een gemeente kiest voor een zero-emissiezone, wordt dat uiteindelijk vastgelegd in een verkeersbesluit. Het is van groot belang dat bedrijven, bewoners en weggebruikers hiervan tijdig op de hoogte zijn en zich hierop kunnen voorbereiden. Daarom zal een gemeente de intentie om een zero-emissiezone in te voeren, minimaal 4 jaar van tevoren moeten aankondigen. Een zero-emissiezone die op 1 januari 2029 wordt ingesteld, zal dus uiterlijk in december 2024 moeten worden aangekondigd. Het verkeersbesluit volgt later, omdat dit een gedetailleerde uitwerking vergt. Het college van B&W van een gemeente gaat bij de aankondiging minimaal in op drie punten:

- de invoeringsdatum en de geografische omvang van de zone, indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de omvang; de precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald en in het verkeersbesluit vastgesteld;
- een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en de planning;
- de relatie tussen de zero-emissiezone en een eventuele milieuzone als deze in de gemeente aanwezig is.

#### *Omvang zone*

Het Klimaatakkoord gaat uit van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek. Met 'middelgroot' wordt bedoeld dat de zero-emissiezone minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) plus de omliggende wijken omvat. Hoe groter de zone, hoe groter de maatschappelijke baten en het effect op de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met een (middel-)grote zone profiteren ook de woonwijken rondom de binnenstad van schone lucht

en een betere leefomgeving. Voor het bedrijfsleven is de omvang van de zone eveneens van belang: hoe groter de zone, hoe doelmatiger de bedrijfsinvesteringen in emissievrij transport en oplossingen zoals een stadshub. Een kleinere zone zou bovendien concurrentienadeel kunnen opleveren voor lokale ondernemers die binnen de zone zijn gevestigd. Gemeenten bepalen zelf waar een zero-emissiezone wordt ingevoerd en wat de omvang is. Dit vraagt lokaal maatwerk. Vertrekpunt bij het bepalen van de locatie van een zero-emissiezone is de milieuzone, indien aanwezig. Verder is van belang dat de zone een logisch geheel vormt, onder andere voor de verkeersveiligheid, begrijpelijkheid, doorstroming van het verkeer en voor de handhaving. Naast de 'binnenstad en omliggende wijken' kan een gemeente ook op andere type locaties een zero-emissiezone instellen.

#### *Ingroeipad*

Partijen zetten zich maximaal in om de beschikbaarheid van zero-emissie vracht- en bestelauto's en laad- en tankmogelijkheden zo veel mogelijk te versnellen en monitoren het ingroeipad van het aantal zero-emissie voertuigen en de ontwikkeling van het aanbod tot 2030. Bij de jaarlijkse evaluatie kan dit aanleiding geven voor aanvullende maatregelen. Dat zal echter niets veranderen aan het uitgangspunt dat het bestel- en vrachtverkeer uiterlijk in 2030 volledig zero-emissie moet rijden in de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

<b>Wet</b>	<b>Artikel</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Pagina's</b>
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 7, 11, 15

**Aan**

Wethouder Daemen

**Registratienummer / datum**

-- / 9 december 2024

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e, 5.1.2e

**Extra afschriften voor**

5.1.2e, 5.1.2e

**Onderwerp**

Annotatie bestuurlijk overleg wethouders zero-emissie gemeenten

**Bijlagen**

1. Kort overzicht recente geschiedenis
2. Afdronk van het ze-zones debat 4 december (zie bijgevoegd document)

**Observaties commissiedebat 4 december en vervolg**

Zie bijgevoegd document.

Update na 4 december:

DENK gaat zo ver om voor te stellen de Wegenverkeerswet 1994 te wijzigen om ZE zones volledig tegen te houden. De inschatting is dat deze weg niet haalbaar is. Politieke partijen zullen nu kleur moeten bekennen met stemmen. Als VVD hier bijvoorbeeld in meegaat dan doet dit erg af aan minister Hermans (min. KeGG) en de klimaatakkoord opgave.

2-minutendebat is ingepland, woensdag: 10.15 uur

**Mogelijke vervolgstappen door gemeenten**

Gemeenten hebben met de brief aan de kamer duidelijk gemaakt dat er geen deal is gesloten en dat zij doorgaan met de invoering van de zones conform de gemaakte afspraken met branche en het rijk.

Ook is in de brief opgenomen dat gemeenten bereid zijn om met Rijk en brancheorganisaties de invoering van de zero-emissiezones te blijven monitoren, zodat we gezamenlijk extra maatregelen kunnen treffen mochten er knelpunten ontstaan. En aansluitend is de oproep gedaan aan de stas om zo snel mogelijk met alle convenantpartners in gesprek te gaan over het vervolg.

**a. Niet bewegen, doorgaan als gemeente met invoering ze-zone**

Gemeenten houden vast aan standpunt dat we de zones gaan invoeren per 1 januari 2025 en ons houden aan de eerder gemaakte afspraken met branche en Rijk.

Risico's bij dit scenario:

- Voortdurende onrust over de ze-zones en onduidelijkheid voor ondernemers
- Zet samenwerking tussen rijk, gemeenten en sector bij invoering van de ze zones verder onder druk.

## Memorandum

- Mogelijk komt er door de impasse een motie vanuit de 2e Kamer, die oproept tot een spoed AMvB tot uitstel van de zones.
- DENK heeft al een amendement ingediend tot wijziging van de Wegenverkeerswet om ze zones niet meer mogelijk te maken, Ministerie verwacht dat dit amendement procedureel zal worden weggestemd, DENK heeft dit amendement bij de begroting ingediend, procedureel niet goed mogelijk in Tweede Kamer.
- Gemeenten worden als halsstarrig ervaren, er zijn ook signalen die aangeven niet zo goed te snappen waarom gemeenten zich niet kunnen vinden in het voorgestelde pakket. Zo onredelijk wordt het voorgestelde pakket door stas niet gezien.

### **b. Wel bewegen, als gemeenten en sector een deal aanbieden**

Gemeenten openen het gesprek met de branche en bespreken het voorstel dat gemeenten eerder hebben neergelegd bij de stas. En bezien of we gezamenlijk een deal kunnen aanbieden aan de stas. Hiermee kan de stas terug naar kabinet en kamer mét een deal en neemt dit ruimte voor onzekerheid weg. Initiatief ligt bij gemeente en branche met als belangrijkste doel: op zeer korte termijn duidelijkheid creëren voor de ondernemers, onzekerheid wegnemen én invoering zeker stellen.

Risico's bij dit scenario:

- Onzeker of we hiermee de onrust weggenomen wordt, mede afhankelijk van optreden stas en reactie van de kamer hierop.
- Grootste partijen van de coalitie lijken nogal rigide op uitstel af te koersen.  
Maar: partijen gaven ook aan: er is nu nog geen deal met de gemeenten en met de sector, waarop is voorstel stas gebaseerd?
- Betrouwbaarheid van gemeenten kan ter discussie worden gesteld, omdat zij het op het laatste moment wijzigingen doorvoeren tov eerder gemaakte afspraken.

### **c. Als gemeenten bewegen, wat zouden ze dan kunnen aanbieden**

- Waarschuwingstermijn oprekken van 4 naar 6 of 8 maanden (na de zomer vanaf september handhaven, in de zomer is er minder verkeer)
- Bestelauto emissieklasse 6 tot 2029 in ze zone toestaan
- Harmoniseren ontheffingen bedrijfseconomische omstandigheden en netcongestie
- Als tegenprestatie: niet benutte gelden SEBAregeling 2025 ( nu 6 december nog 11 miljoen) benutten voor hulp aan de kleine ondernemers via logistieke makelaars en 1 miljoen voor inzet tijdelijk centraal loket.
- Ook landelijke commitment op ondersteuning in communicatie richting ondernemers.
- Ondertekenen van de UAZ in het 1<sup>e</sup> kwartaal 2025

### **Ambtelijk advies:**

Inzetten op scenario c: Meebewegen.

Als gemeenten bewegen, dan wel een totaalpakket aanbieden en niet meer gaan onderhandelen, stas kan het aannemen of niet. Als het niet wordt aangenomen, dan volgens de huidige afspraken door, met waarschuwingstermijn van 4 maanden. Eventuele andere harmonisatieafspraken worden met de branche besproken en al dan niet doorgevoerd.

## Memorandum

### Bijlage 1 Kort overzicht recente geschiedenis

20 september	Definitieve UAZ, vastgesteld door Directeurenoverleg
4 oktober	Overleg Stas en WH's gemeenten
10 oktober	Begrotingsdebat ministerie IenW, motie-Veltman
15 oktober	Stemming over de motie is aangehouden
17 oktober	Commissiedebat Tweede Kamer
22 oktober	Stemming over de motie Veltman
	Verklaring ze-zone-gemeenten
5 november	Voorstel van Stas strandt in onderraad Fysieke Leefomgeving
	Gesprek Stas met 4 WH's (Amsterdam, Leiden, Tilburg, Rotterdam)
6 november	2 minutendebat in Tweede kamer, Veltman beweegt
8 november	Gesprek Stas met 4 WH's (Amsterdam, Leiden, Tilburg, Rotterdam)
11 november	Voorstel van Stas
14 november	Reactie 14 gemeenten
15 november	Gesprek Stas met 4 WH's (Amsterdam, Leiden, Tilburg, Rotterdam) Gecancelld vanwege kabinetscrisis
18 november	Gesprek Stas met 4 WH's (Amsterdam, Leiden, Tilburg, Rotterdam)
	Reactie Stas op tegenvoorstel. + procedure toegelicht (later per mail gecorrigeerd) voorstel stas is geagendeerd voor ministerraad 22 november, na akkoord volgt kort daarop een kamerbrief.
20 november	Email reactie stas op voorstel wh
22 november	stas komt met kamerbrief
	Gemeenten reageren via persbericht op kamerbrief stas
26 november	gemeenten reageren met kamerbrief
27 november	verzoek Veltman om commissiedebat
2 december	logistieke alliantie (41 partijen) kamerbrief
3 december	brief VNG
4 december	commissiedebat

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1



Dank voor het volgen van het webinar “Stap in Zero Emissie”, georganiseerd door Provincie Gelderland in samenwerking met Logistics Valley en de Logistieke makelaars.

Wij kijken terug op een geslaagd event, met scherpe inhoud, inspirerende gasten en een betrokken publiek. Dank voor alle betrokken bij dit event is dan ook op zijn plaats.

### Link

Wilt u de uitzending terugkijken: <https://vimeo.com/545458203>

### Vragen

In de uitzending konden veel van de vragen van kijkers beantwoord worden. Omwille van de zorgvuldigheid hieronder een opsomming van de belangrijkste vragen, die ietwat anders omschreven zijn, om ze in de context van de uitzending te plaatsen:

#### *Soorten voertuigen*

Vraag van <sup>5.1.2e</sup> en <sup>5.1.2e</sup> en <sup>5.1.2e</sup>: Welk soort voertuigen mogen op welk moment de ZES Zone in?

Antwoord: De gedachte is dat alleen voertuigen die geen uitstoot hebben (aan de uitlaat) aan de ZES zones in mogen rijden vanaf 2025. De tijdsfasering wanneer de zones voor welke voertuigen gaan werken is toegevoegd. Het toegangsregime voor de zero emissiezones voor logistiek bestaat uit drie basisafspraken met daarnaast een overgangsregeling voor zowel vracht- als bestelauto's en tot slot lokaal maatwerk.

HVO en ander bio fuels, vallen niet onder Zero Emissie. Vooralsnog zijn ook hybride voertuigen vanaf 2030 niet meer toegestaan, maar discussie hierover loopt nog.

#### *Informeren*

Vraag van <sup>5.1.2e</sup> en <sup>5.1.2e</sup>: Hoe betrek je kleine en grote ondernemers tijdig bij deze plannen?

Antwoord: Via de brancheorganisaties (TLN, evofenedex en Top sector Logistiek) is er informatie beschikbaar. Verder zijn accountant/ administratie kantoren vaak op de hoogte van veranderingen in wet en regelgeving van hun klantgroepen. Logistiek Makelaars zijn vanuit de provincie Gelderland ingezet om bedrijven te ondersteunen bij de transitie die op hen af komt. Daarnaast zijn er regionale platforms als Logistics Valley en hebben gemeenten en provincies regelmatig sessies als dit webinar.

#### *Overheden*

Vraag van <sup>5.1.2e</sup>, <sup>5.1.2e</sup> en <sup>5.1.2e</sup>: Welke inspanningen verrichten de gemeenten waar ZES zones komen en welke tijdspanne brengt dit met zich mee? Wanneer is voor de ondernemer duidelijk hoe groot, in welke vorm de zone landt? De plek van de maatregelen bepaalt grotendeels de inzet van de middelen die ondernemers moeten gaan aanschaffen.



Antwoord: Ze halen informatie op bij stake- en shareholders, formuleren het beleid rondom en de locatie van ZES zone, op basis hiervan volgt de implementatie van de middelen om ZES zones mogelijk te maken en handhaving op de regels. In al deze fasen worden burgers/ ondernemers geïnformeerd. De tijdspanne die dit met zich meeneemt is per gemeente verschillend, mede omdat de prioriteit van behandeling in en door de gemeenteraad bepaald wordt.

Vraag van 5.1.2e : Moet de overheid als launching customer optreden in dit verband?

Antwoord: Natuurlijk hebben overheden hebben in deze een voorbeeldrol, waarbij er uiteraard oog moet zijn voor lopende contracten.

#### *Laadinfra*

Vraag van 5.1.2e : Hoe belangrijk is de beschikbaarheid van het publieke netwerk van laadinfra voor zero emissie wegvervoer?

Antwoord: Zowel publieke als private laadinfra zal nodig zijn om de groeiende logistieke stromen het hoofd te bieden. Samen met de beschikbaarheid van voertuigen en alternatieve logistieke systemen zoals logistieke hubs en platformen is laadinfra van groot belang en daarmee ook publieke laadinfra.

Vraag van 5.1.2e : Is ergens vastgelegd dat laad infra voor ondernemers in de stad die zelf met bestelauto's klanten bedienen (bloemist/slager/bakker ect) gewaarborgd wordt?

Antwoord: Nee, In de regionale aanpak laadinfrastructuur (RAL) worden algemene afspraken vastgelegd. Voor zover we nu kunnen overzien, gaat dat niet tot dit detailniveau, maar het is niet uitgesloten dat hier in het proces verdere afspraken over worden gemaakt.

#### *Regionale Energie Strategie*

Vraag van 5.1.2e : Wordt in de Regionale Energie Strategieën voldoende rekening gehouden met toekomstige stroom-behoefte van bedrijfsleven?

Antwoord: We merken een verschuiving in RES 3.0, waar bedrijventerreinen en mobiliteit een prominentere rol krijgen in de opwerk en verbruik van de energie, maar staan aan het begin van dat proces.

#### *Doelen*

Vraag van 5.1.2e : Er wordt vooral over CO2 reductie gesproken. hoe belangrijk vindt de overheid auto-luwe zones en leefbaarheid? Waar ligt de prio?

Antwoord: Er is geen prio, beide zaken zijn van belang en gaan hand in hand, zeker nu wonen in de binnenstad steeds prominentere vorm krijgt.



## Hubs

Vraag van 5.1.2e : Waar komen de HUB's te liggen die ervoor gaan zorgen dat goederen ZE Zones makkelijk bereiken op emissie loze manier?

Antwoord: Verwachting is dat dit buiten de ZE zones, rand van de stad/ Bedrijventerrein, maar dat is uiteraard ook aan de marktpartijen en bijvoorbeeld vergunningen en bestemmingsplannen.

## Subsidieregelingen

Daarnaast beloven wij u een opsomming van de subsidieregelingen voor Zero emissie zones en aanpalende gebieden:

*SEBA (voor bestelbussen)*

<https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/seba>

*DKTI (o.a. voor zwaar vrachtverkeer)*

<https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/dkti-transport>

*Gelderland*

<https://www.gelderland.nl/Subsidies/elektrische-deelautos>

<https://www.gelderland.nl/Subsidies/overstappunten-mobiliteit>

<https://www.gelderland.nl/Subsidies/duurzame-vrachtautos>

<https://www.gelderland.nl/Subsidies/logistiek-en-goederenvervoer>

<https://www.gelderland.nl/Subsidies/rapport-duurzaam-goederenvervoer-over-de-weg>

*Milieu-investeringsaftrek MIA/Vamil*

<https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/miavamil/ondernemers/sectoren/elektrisch-rijden>

*Algemeen*

<https://nederlandelektrisch.nl/subsidies-financiering/subsidies-en-regelingen>

## Extra informatie/ rapport

In de chat werd nog een mooie suggestie geplaatst mbt tot een onderzoek waarin u achtergrond informatie verkrijgt over service logistiek in de binnenstad, door 5.1.2e : <https://www.han.nl/nieuws/2021/04/gas-op-elektrisch-alle-monteurs-in-een-zero-emissie-voertuig/>



### **Gegevens Logistiek makelaars**

Als laatste punt geven wij u graag de informatie om in contact te treden met onze Logistiek makelaars die u uitgebreid kunnen informeren over resterende vragen:

Christiaan Zweers  
[c.zweers@gelderland.nl](mailto:c.zweers@gelderland.nl)  
06-21810121

Mark Luikens (Zweers, Christiaan)  
[m.luikens@gelderland.nl](mailto:m.luikens@gelderland.nl)  
06-51165781

Rest ons om u nogmaals te danken voor het bijwonen van dit event. Voor mogelijk nieuwe events in het kader van goederenvervoer in Gelderland zullen wij u opnieuw benaderen, via de kanalen van Logistics Valley en/ of de logistiek makelaars. Gegevens o.a. gebruikt voor de uitnodiging in het kader van dit event worden verwijderd i.v.m. GDPR.



## Bijlage 1: toegangsregime voor de zero emissiezones

Het toegangsregime voor de zero emissiezones voor logistiek bestaat uit drie basisafspraken met daarnaast een overgangsregeling voor zowel vracht- als bestelauto's en tot slot lokaal maatwerk.

### 1. Basisafspraken:

- Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de zero-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.
- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat zijn om de zero-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
- Alle bestel- en vrachtauto's die rondrijden in de zero-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat zijn.

### 2. Overgangsregeling vrachtauto's:

- Emissieklasse 6-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de zeroemissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

### 3. Overgangsregeling bestelauto's:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met minimaal emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028 onbeperkt toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

### 4. Lokaal maatwerk:

Door de (lokale) wegbeheerder kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Wanneer vanwege financiële redenen het onevenredig wordt geacht om de overstap naar zero-emissie bestel- en vrachtauto's te maken, kan hiervoor meer tijd worden gegund (hardheidsclausule).
- voor een specifiek gebruik, waarvoor nog geen zero-emissie voertuig beschikbaar is.
- voor bijzondere voertuigen, zoals invalidevoertuigen e.d.
- voor particulieren die een bestel- of vrachtauto niet bedrijfsmatig gebruiken.
- onvoorzienbare omstandigheden met onevenredige gevolgen voor een bedrijf (hardheidsclausule).

Bron: *Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Op weg naar zero-emissie versie 9 februari 2021*

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

**Aan**

Wethouder C. Daemen

**Registratienummer / datum**

/ 7 december 2023

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e, 5.1.1e

5.1.2e, 5.1.2e

**Onderwerp**

Communicatie zero-emissie zones stadslogistiek (ZES)

**Doel**

Notitie ter informatie

**Vraag aan wethouder**

Instemming gevraagd door wethouder

**Inleiding**

De wethouder wordt op de hoogte gesteld over de stand van zaken omtrent de invoering van de ZES middels een raadsinformatiebrief die op 11 december 2023 in het PO wordt besproken.

Deze notitie informeert nader over het communicatieplan voor de ZES. Hierin staat wat er al is gedaan voor communicatie, wat het plan is voor 2024 en welke rol wij voorzien voor de wethouder.

Korte terugkoppeling ZE-adviseur

We zijn al ruim onderweg met de uitvoering van het communicatieplan voor 2023: De ZE-adviseur heeft contact gehad met ongeveer 125 ondernemers. We hebben in 2023 ingezet op verschillende vormen van communicatie (print, online, interviews, etc.) en de ZE-adviseur heeft meerdere ondernemersbijeenkomsten bijgewoond. Zo heeft de ZE-adviseur een toelichting gegeven bij een bijeenkomst met marktondernemers en een bijeenkomst op TPN-West / Bijsterhuizen. Daarnaast is de ZE-adviseur bekend bij ondernemers en benaderbaar voor vragen en maatwerk.

Verdere communicatie 2024

Het plan is om komende periode een communicatie-offensief te doen:

- We starten in 2024 met een nieuwe communicatiecampagne. Deze is, naast de continue communicatie richting ondernemers, ook gericht op de inwoners van de ZES.
- Vanaf januari introduceren we een 'proeftuin' met elektrische voertuigen voor ondernemers.
- We organiseren 2-3 kleinere specifieke werksessies (webinars) voor ondernemers. Tijdens deze sessies kan dieper op problematiek worden ingegaan die specifiek is voor bepaalde marktsegmenten. Hier is geen ruimte voor in een plenaire ondernemersbijeenkomst.
- We gaan het Verkeersbesluit communiceren en vragen de zienswijze van de inwoners en betrokkenen.

Advies: geen plenaire ondernemersbijeenkomst

Door de wethouder is de vraag gesteld hoe de gemeente meer naar buiten kan treden en wat haar rol hierin is. Er werd daarbij gedacht aan een brede ondernemersbijeenkomst. Wij zijn hierover in gesprek gegaan en hebben advies opgehaald bij de ZE-adviseur en andere gemeenten die een dergelijke bijeenkomst hadden georganiseerd.

## Memorandum

Het advies is om nu geen brede ondernemersbijeenkomst te organiseren maar wel te informeren en gericht in gesprek te gaan via webinars. De reden om niet een plenaire bijeenkomst op locatie te doen is dat je het risico loopt dat er slechts een kleine, niet representatieve groep van ondernemers aanwezig is. Deze groep is vaak juist goed op de hoogte. Een webinar is een flexibelere, laagdrempeligere manier om in contact te komen met de groep ondernemers die anders niet bereikt worden. Per webinar kan je gerichte onderwerpen aanspreken en ingaan op specifieke vragen van ondernemers (werksessie). Ondernemers die aanvullende vragen hebben, klem zitten en / of bezwaren hebben kunnen daarnaast 1op1 advies aanvragen.

### Webinars als onderdeel van communicatie Verkeersbesluit (beoogd: februari 2024)

De communicatie rond het Verkeersbesluit is een uitgelezen moment voor de Gemeente (wethouder / wethouders) om het podium te pakken, naar buiten te treden en toelichting te geven op het hoe en waarom. We maken momenteel een plan van aanpak voor alle benodigde communicatie en inspraak rond de zienswijze. Hiervoor zien wij webinars als een goed toegankelijk en laagdrempelig middel. Deze willen we als volgt organiseren:

2-3 live webinars; verschillende dagen en tijdstippen;

- Daarmee bied je iedereen laagdrempelig (locatie-onafhankelijk en zonder kostbare reistijd) de kans om direct te reageren;
- Niet de oproer in de zaal, maar eerlijk verdeelde zendtijd;
- Mensen met diepgaande vragen / knelpunten kunnen zich 1op1 melden bij ZE-adviseur;
- Webinar wordt opgenomen, iedereen kan op elk moment terugkijken;
- Vorm: professionele studio, regisseur/host, podium wethouder en deskundige;
- Welke communicatie is verder nodig? Wat gaan we doen?

Het programma kan er als volgt uit zien;

- uitleg wethouder;
  - visie op duurzame logistiek: waarom en hoe?
  - de ZES zonering; hoe past die daarin
- toelichting ZES:
  - de zones
  - geleidelijke invoering; ontheffingen en loket
  - advies voor ondernemers
- toelichting beleidsmaker
  - concept verkeersbesluit
  - zienswijze; hoe, wat en wanneer

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 1 sub e	Nummers betreft die dienen ter identificatie van personen die bij wet of algemene maatregel van bestuur zijn voorgeschreven	1
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

**Aan**

Wethouder Daemen

**Registratienummer / datum**

/ 6 februari 2024

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e / 5.1.2e

**Extra afschriften voor**

Wethouder van Elferen (luchtkwaliteit)

5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

**Onderwerp**

Aanvullende aanpak zero emissie

**Mededelingen**

1. We geven in deze memo een terugkoppeling van de uitgevoerde opdracht van &morgen: de aanvullende aanpak ZE.
2. Als vervolg is aan &morgen is de opdracht verleend om een 'proeftuin' in te richten voor ondernemers om verschillende ZE voertuigen uit te proberen.
3. Er wordt geen collegevoorstel gemaakt voor de aangepaste invulling van de maatregel Convenant logistieke bedrijven.

**Inleiding**

In het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit is als maatregel een Convenant logistieke bedrijven opgegeven. Op 17 oktober 2022 hebben we de memo Convenant logistieke bedrijven: voorstel aanpak (5.1.2e) in het PO besproken. Destijds is besloten dat we niet verder gaan met convenant, maar dat het nog duidelijker moet worden wat wel nodig is. In de stadsrekening van 2022 hebben we opgenomen: "In het uitvoeringsprogramma staat dat we een convenant met bedrijventerreinen afsluiten om de verschoning van het wagenpark te versnellen. Uit vooronderzoek blijkt dit niet het beste middel te zijn. We kijken daarom naar alternatieven."

Op 15 mei 2023 hadden we een overleg moment om wethouder Daemen bij te praten over de Zero Emissiezones Stadslogistiek. Tijdens dit overleg is o.a. de 'aanvullende aanpak ZE' besproken. Dit betreft een opdracht die gegeven is aan het bureau &Morgen om nader te bepalen wat nodig is. &Morgen heeft in oktober 2023 deze opdracht afgerond (zie bijgevoegd rapport).

De uitkomsten hiervan koppelen we in dit memo terug. Tevens geven we een doorkijk naar het vervolg.

**Terugkoppeling rapport &morgen**

&Morgen heeft een aanpak voorgesteld ter ondersteuning van logistieke bedrijven voor de transitie naar ZE voertuigen en vermindering van vervoersbewegingen. Zie voor het volledige rapport de bijlage 'Rapport Doelgroepenbenadering – Duurzame logistiek'.

In het rapport wordt een terugkoppeling gegeven vanuit de ZE-adviseur voor Nijmegen. Dit geeft een goed beeld van wat er momenteel speelt bij de ondernemers die zich voorbereiden op de ZE-zones. Vervolgens is een analyse opgenomen van kengetallen van logistieke stromen. Op basis van deze analyse heeft &morgen enkele pilots ontwikkeld voor de korte en (middel)lange termijn.

### **Korte termijn pilot: proeftuin ZE voertuigen**

Voor de korte termijn is een pilot voorgesteld waarbij ondernemers verschillende ZE voertuigen kunnen testen en vergelijken. Deze 'proeftuin' is gericht op de doelgroepen die zorgen voor de meeste uitstoot: Facilitair/service & Bouw en de Binnenstadondernemers. Hier valt op de korte termijn de meeste winst te behalen.

Het gewenste effect is dat logistieke bedrijven op een laagdrempelige manier kennis kunnen maken met alternatieve voertuigen, zodat zij beter de keuze kunnen maken voor welk voertuig bij hun bedrijfsvoering past. Daarnaast kunnen wij als gemeente leren van de ervaringsverhalen van de ondernemers.

*Opzet pilot:* Bedrijven kunnen tegen verminderde kosten/kosten gedekt door gemeente, voor een bepaalde tijd gebruik maken van ZE voertuigen. De ervaringen moeten aan de gemeente worden teruggekoppeld en er moet een beoordeling gegeven worden of en onder welke voorwaarden van welke ZE voertuigen gebruik gemaakt zal worden. De aanbieders van de ZE voertuigen zijn:

- Dockr (cargobikes)
- Etuk (LEV)
- Opel (Elektrische bestelbus)

### **Doorkijk middellange termijn**

Voor de (middel)lange termijn zijn door &morgen verschillende vervolgstappen voorgesteld. Deze zijn door <sup>5.1.2e</sup> 5.1.2e en <sup>5.1.2e</sup> geëvalueerd en zijn de bevindingen met &morgen besproken. Conclusie is dat wij niet alle voorgestelde projecten zullen omzetten. Wat wij het meest kansrijk achten zijn:

- a) Vervolgmaatregelen op de proeftuin voor het probeeraanbod. Op basis van de evaluatie van de korte termijn pilot kan de proeftuin opgeschaald worden naar een testloket (ter ondersteuning van ondernemers na invoering van de ZES) en worden ook de mogelijkheden voor deelvervoer voor bedrijfsvoertuigen onderzocht.
- b) Samenwerking tussen logistieke bedrijven faciliteren en stimuleren. Idee is dat vanuit de gemeente \ een logistiek regisseur wordt ingesteld die als doel heeft om een logistiek samenwerkingsplatform in te richten. Na de inrichtingsfase en een startsubsidie is het de bedoeling dat ondernemers zelf het platform 'dragen', door een eigen commissie in te stellen. Op dit moment is hier niet het nodige budget voor en moeten we de haalbaarheid van een dergelijk platform nog verder afwegen.

### **Vervolg**

- In navolging op de bespreking met &morgen zijn twee offertes opgesteld door &morgen:
  - De eerste is voor het organiseren van probeer- en deelaanbod van ZE voertuigen voor ondernemers (zie bijlage). Dit is de korte termijn pilot zoals hierboven beschreven, met daarbij een proef met e-deelvervoer voor ondernemers. Aanvullend hierop wordt het project geëvalueerd en worden de mogelijkheden verkend voor het opschalen naar een testloket. Dit project sluit heel goed aan op de wens van gemeente Nijmegen om de ondernemer zo goed mogelijk te ondersteunen in de transitie naar ze-stadslogistiek. Ook zijn hier vanuit het convenant voor logistieke bedrijven al de nodige financiële middelen voor. Deze opdracht is daarom reeds verleend.
  - De tweede is voor het instellen van een logistiek regisseur en het inrichten van een samenwerkingsplatform voor logistiek. Dit wordt kansrijk geacht, maar de haalbaarheid van een dergelijk platform nog nader verkend worden. Mochten wij ervoor kiezen om de opdracht te verlenen zullen hier dan ook de nodige financiële middelen voor vrijgemaakt moeten worden. We zullen ten zijner tijd in dit PO hier nader over informeren.

## Memorandum

- In samenwerking met het Ondernemerslab Nijmegen zal een stagiaire van de HAN het pilotproject evalueren en daarnaast onderzoek doen naar de 'kansen van ZE' voor ondernemers. Met andere woorden, haar onderzoek gaat over de kansrijke nieuwe businesscases die de ZE-zone voor ondernemers kan betekenen. Haar stage loopt via het Ondernemerslab, maar ze zal haar resultaten met ons delen.
- De aanpak die in deze memo is beschreven is ook verwerkt in het beleidskader voor stadslogistiek wat momenteel in concept is opgesteld. Deze is door 5.1.2e uitgewerkt (als vervolg op de opdracht van 5.1.2e) en zal gedeeld worden in het bestuursteam Nijmegen Duurzaam op 29 februari 2024.

## Financiën

We hebben budget binnen het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit om de korte termijn pilot uit te voeren. De opdracht aan & morgen is 5.1.2b euro (zie bijgevoegde offerte). Aanvullende kosten voor abonnementen vervoersmiddelen (looptijd: 3 maanden) zullen naar verwachting maximaal 5.1.2b euro bedragen. We wachten momenteel nog op twee van de drie offertes van het probeeraanbod.

## Geen collegevoorstel

Via de stadsrekening is de raad via het college al geïnformeerd over het feit dat een convenant niet het beste middel is. Het doel is dat het wagenpark op bedrijventerreinen verschoond. Een convenant is een middel. In de jaarreportage luchtkwaliteit is een update gegeven over de gewijzigde aanpak van deze maatregel richting college en raad. Ook in het milieujarverslag geven we altijd een update van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit, deze aanpak is hier ook in opgenomen. Aangezien er voor de korte termijn geen aanvullende financiële middelen nodig zijn wordt het niet noodzakelijk geacht om een collegevoorstel op te stellen.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub b	De economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen, in geval van milieu-informatie slechts voor zover de informatie betrekking heeft op handelingen met een vertrouwelijk karakter	3
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3

## Zienswijzen laadinfrastructuur – april 2024

<p><b>Onderwerpen: Netcongestie, aantal beschikbare laadpalen</b></p> <p>- Er zijn <u>niet genoeg oplaadpunten</u> in de ZE zones. Als iedereen ineens elektrisch moet of wil gaan rijden is daar gewoon geen mogelijkheid voor om die op te laden.</p> <p>- Het <u>energienetwerk is al overbelast</u>. Dus als de oplaadpalen er wel zouden zijn kan je er nog niets mee want dat kan het energienetwerk niet aan.</p>	<p><b>Antwoord:</b></p> <p><i>Het huidige netwerk van onze laadinfrastructuur voor publieke laadpalen wordt de komende periode in Nijmegen uitgebreid, zodat dit tegemoet komt richting de vraag naar laadpalen.</i></p> <p><i>Dit gebeurt op basis van gebruikscijfers: zodra op basis van gebruiksdata blijkt dat een laadpaal intensief gebruikt wordt, wordt hiernaast, of in de directe omgeving, een extra laadpaal bijgeplaatst. Hiermee groeit het aanbod van laadinfra de komende jaren mee met de groei van elektrische mobiliteit.</i></p> <p><i>Er bestaat echter wel degelijk problematiek rondom netcongestie in de gemeente Nijmegen, op dit moment nog voornamelijk gericht op grootgebruik aansluitingen. Uitgaande van de huidige prognoses geeft dit voor het laden van personen vervoer en bestelbusjes tot 2027/2028 nog geen problemen. De gemeente werkt samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering van netcongestie waarbij technologische oplossingen, flexibele contracten en ondersteuning op maat worden geïntegreerd. Ook investeren de netbeheerders de komende jaren in een stevige uitbreiding van het elektriciteitsnet.</i></p> <p><i>Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) onderschrijft dat het beter gebruik maken van het huidige net van cruciaal belang is en wijst daarom op slimme oplossingen, zoals load balancing en batterijopslag, om de eigen belasting op het netwerk te optimaliseren en de piekbelasting te verminderen. Ook worden binnen het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN) diverse oplossingen uitgewerkt om bedrijven handvatten te geven om met maatregelen aan de slag te gaan.</i></p> <p><i>Voorstel: Vanwege de bestaande netcongestie en de onzekerheid die er voor de komende jaren is mbt dit onderwerp stellen wij voor om een ontheffing mogelijk te maken voor personen/bedrijven die aan kunnen tonen dat zij vanwege netcongestie de stap naar zero-emissie niet kunnen zetten. De voorwaarden van deze ontheffing dienen nog verder uitgewerkt te worden in de komende periode. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij andere ZES- steden die ook met deze problematiek worstelen.</i></p>
<p>De ondernemer komt voor <u>onnodige onkosten</u> te staan omdat hij een elektrische bus aan moet kopen die nu nog veel <u>te duur</u> zijn en te weinig kilometers mee gereden kan worden.</p> <p>Mijn werkbus is vaak zwaar geladen en kan daar zou ik dan ongeveer tussen de 200 a 300 km mee kunnen halen. Maar dat is gewoon <u>te weinig</u>.</p>	<p><b>Antwoord:</b></p> <p>Gaat over vervoerskeuze → doorgezet naar <b>5.1.2e</b></p> <p><i>Het college erkent dat de tweedehands markt voor elektrische voertuigen nog in ontwikkeling is en dat tweedehands elektrische voertuigen die op dit moment worden aangeboden vaak niet voorzien zijn van de mogelijkheid tot snelladen. Het college benadrukt echter dat niet iedereen per 1 januari 2025 de overstap naar uitstootvrij vervoer zal hoeven maken. Gelet op de overgangsregelingen duurt het voor een deel van de ondernemers nog enkele jaren voordat ze de overstap moeten maken.</i></p> <p><i>Ten aanzien van de betaalbaarheid zijn er landelijke subsidiemogelijkheden. Zo is er de Subsidierегeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) voor de aanschaf of lease van een nieuwe</i></p>

elektrische bestelauto. Daarnaast is er de Aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) voor de aanschaf of financial-lease van een nieuwe elektrische vrachtauto. Het budget voor deze subsidie is onlangs weer opnieuw opengesteld. Meer informatie over beide regelingen is te vinden op RVO.nl. Daarnaast blijkt uit TCO (total cost ownership) berekeningen dat de totale kosten voor het rijden van een elektrisch bedrijfsvoertuig in combinatie met de subsidiemogelijkheid tot en met 2024 en veranderende fiscale regelgeving op BPM (vrijstelling) op dit moment al lager liggen dan voor een diesel bedrijfsvoertuig en dat deze verhouding vanaf 2025 nog gunstiger wordt voor elektrische bedrijfsvoertuigen.

**Onderwerpen: markt, beschikbaarheid/aantal laadpalen**

De infrastructuur is niet op orde. Er zijn in de gemeente Nijmegen laadpalen maar geen of onvoldoende laadpalen op het markt(terrein). U kunt hierbij denken aan de foodbranche met elektrische vrachtwagens. Aangezien de ondernemers met bijvoorbeeld gekoelde producten hun producten de hele dag gekoeld moeten bewaren, moeten de vrachtwagens tijdens de markt vlak bij de kraam aangesloten blijven op een laadpaal. De elektrische vrachtwagens en bussen die er nu zijn, zijn onbetaalbaar en hebben geen capaciteit en laadvermogen. Hoe zwaarder de bus geladen is hoe minder kilometers hij kan rijden. Als de airco, verwarming en lampen aan zijn nog minder. Daarbij komt dat wanneer een ambulante ondernemer op een andere standplaats staat waar geen ZES is, is er geen mogelijkheden tot laden.

Antwoord:

Gaat over ontheffing op de Markt → doorgezet naar 5.1.2e

Voor marktkooplieden zijn er wel overgangsregelingen mogelijk. Bij dreigend faillissement kan beroep gedaan worden op een ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden. Hierbij zal gekeken worden naar de individuele situatie van de ondernemer. De gemeente is tevens in gesprek met marktondernemers en ondersteund middels advies op maat waar nodig. Er is geen sprake van noodzaak voor ontheffing voor de hele sector generiek.

Vraag: Hoe werkt dit in de huidige situatie? Marktkooplieden laten nu ook niet continu de motor draaien?

**Onderwerp: Netcongestie**

Bovendien wordt het laden van elektrische voertuigen verhinderd door de schaarste rondom het energienet, wat verdere problemen oplevert.

Tot slot willen wij benadrukken dat wij vastbesloten zijn om onze verantwoordelijkheid te nemen met betrekking tot milieubewuste praktijken.

Echter, om de negatieve impact op onze activiteiten te minimaliseren, vragen wij om uw begrip en ondersteuning bij het verkennen van oplossingen die de overgang naar ZE-zones voor VHC Kreko soepeler en haalbaarder maken.

Antwoord:

Er is inderdaad sprake van netcongestie in de gemeente Nijmegen. Uitgaande van de huidige prognoses geeft dit voor het laden van personen vervoer en bestelbusjes tot 2027/2028 nog geen problemen. De gemeente werkt samen met verschillende betrokken partijen aan een gebalanceerde benadering van netcongestie waarbij technologische oplossingen, flexibele contracten en ondersteuning op maat worden geïntegreerd. Ook investeren de netbeheerders de komende jaren in een stevige uitbreiding van het elektriciteitsnet.

Ook de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) onderschrijft dat het beter gebruik maken van het huidige net van cruciaal belang is en wijst daarom op slimme oplossingen, zoals load balancing en batterijopslag, om de eigen belasting op het netwerk te optimaliseren en de piekbelasting te verminderen. Ook worden binnen het Landelijk Actieplan Netcongestie (LAN) diverse oplossingen uitgewerkt om bedrijven handvatten te geven om met maatregelen aan de slag te gaan.

*Het college merkt daarnaast op dat netcongestie niet de hele dag voorkomt, maar beperkt is tot specifieke momenten, vergelijkbaar met files op de snelweg. Nieuwe energiecontractvormen, zoals tijdsgebonden contracten, spelen in op die flexibiliteit en worden sinds enkele maanden door netbeheerders actief aangeboden aan bedrijven op de wachtlijst. Hiermee kunnen bedrijven extra vermogen gebruiken tijdens daluren, wanneer het verbruik door andere partijen lager is, bijvoorbeeld 's nachts. Deze tijdsgebonden contracten zijn een gunstige ontwikkeling, omdat vanuit de meeste elektrische voertuigen in de nacht tijdens de daluren op het elektriciteitsnet worden opgeladen. In welke mate een ondernemer hinder ondervindt van netcongestie hangt af van variabelen zoals het aantal en type voertuigen dat de ondernemer heeft; het moment van vervanging van de voertuigen; de elektriciteitsbehoefte en het beschikbare gecontracteerde vermogen van de ondernemer en de mogelijkheden van slimme laadoplossingen en tijdsgebonden flexibele contracten. Er zijn ook praktische handreikingen voor ondernemers om te bekijken welke mogelijkheden er allemaal zijn.*

*Bespreekpunt: Vanwege de bestaande netcongestie en de onzekerheid die er voor de komende jaren is mbt dit onderwerp stellen wij voor om een ontheffing mogelijk te maken voor personen/bedrijven die aan kunnen tonen dat zij vanwege netcongestie de stap naar zero-emissie niet kunnen zetten. De voorwaarden van deze ontheffing dienen nog verder uitgewerkt te worden in de komende periode. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij andere ZES- steden die ook met deze problematiek worstelen.*

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

**Onderwerp**

Landelijke ontwikkelingen zero-emissiezones stadslogistiek

**Opsteller**

5.1.2e

**Behandeldatum**

29 oktober 2024

**Programma**

Bereikbaarheid

**Portefeuillehouder**

C.M.H. Daemen

**Inleiding**

Op landelijk niveau is er onrust rondom de zero-emissiezones stadslogistiek. De tijdlijn is als volgt:

- In het Regeerprogramma is opgenomen dat dat het kabinet wil ‘bezien op welke manieren het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld’. Het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek (ZES) is echter een gemeentelijke bevoegdheid.
- Op 4 oktober heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Staatssecretaris OV en milieu en de 14 gemeenten die in 2025 een ZES invoeren. Hierin werden de gemeenten verzocht om uitstel. De conclusie was dat de gemeenten de invoering niet zullen uitstellen. De meesten hebben reeds het verkeersbesluit genomen (waaronder Nijmegen), er is goed contact met ondernemers en er kunnen via het Centraal Loket ontheffingen aangevraagd worden.
- Via het landelijke nieuws werd vervolgens gedeeld dat de Staatssecretaris staakt met het uitstel van de ZES en bereid is om op korte termijn het landelijke afsprakenkader (de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones) te ondertekenen.
- Op 10 oktober is echter een motie ingediend door VVD-kamerlid Veltman met het verzoek aan “*de regering om voor 1 november 2024 met een plan te komen hoe invulling kan worden gegeven aan een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones voor ondernemers tot 2029*”. Deze motie is niet ontraden en ligt ter besluitvorming voor op dinsdag 15 oktober.
- De verwachting is dat deze motie wordt aangenomen. De precieze consequenties hiervan zijn nog onduidelijk. De mogelijkheid bestaat dat de wet die de zero-emissiezones mogelijk maakt (specifiek de RVV<sup>1</sup>) wordt aangepast en er meer vrijstellingen zullen opgenomen worden die de maatregel zal afzwakken. Een aanpassing van de RVV kan op zijn vroegst per 1 juli 2025.
- Op 17 oktober vindt het Commissiedebat in de Tweede Kamer plaats over Duurzaam Vervoer. De inhoud hiervan is afhankelijk van het besluit over bovenstaande motie.

De reden voor deze rondvraagmemo is om de vervolgstappen voor Nijmegen te bespreken gelet op de landelijke ontwikkelingen.

**Opties**

- A. Nijmegen houdt vast aan de bestaande koers.

De voorbereiding op de invoering van de ZES is in volle gang. Door vast te houden aan de koers en de zones per 1 januari 2025 in te voeren houden wij ons aan gemaakte afspraken.

---

<sup>1</sup> Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

## Rondvraagmemo ter bespreking

B. Nijmegen wacht het landelijke beleid af.

De optie bestaat om eerst de ontwikkelingen op landelijk niveau af te wachten voordat de zones daadwerkelijk van kracht zijn in Nijmegen. Dit zou betekenen dat we niet meer actief werken aan de invoering van de ZES en dit ook meenemen in onze communicatie naar buiten toe.

### Consequenties verkeersbesluit

Het verkeersbesluit is echter al genomen en het Openbaar Ministerie verwacht van ons dat hierop gehandhaafd zal worden. Dit zou kunnen betekenen dat we de invoerdatum (of het einde van de waarschuwingsperiode) van de ZES mogelijk zullen moeten opschorten. Aangezien het onduidelijk is wanneer het landelijke beleid mogelijk gewijzigd wordt is het lastig te zeggen wanneer de zones dan wél gelden. De datum van 1 januari 2025 zou dus tot nader order moeten worden uitgesteld.

### **Afweging**

Vanuit het gemeentelijke belang is optie A het meest gewenst. Gezien onze voorbereidingen op de invoering van de ZES en ons ruime ontheffingenbeleid is het wenselijk om vast te houden aan gemaakte afspraken. Het landelijke beleid afwachten en de invoering van de zones tot nader orde uitstellen zou meer onzekerheid en verwarring veroorzaken bij onze inwoners en ondernemers. Het zou met name frustratie opleveren voor de ondernemers die al hebben geïnvesteerd in alternatief vervoer.

### **Advies**

1. Voorkeur uitspreken voor optie A: Nijmegen houdt vast aan de bestaande koers.

### **Argumenten**

#### *1.1. De voorbereiding op de invoering van de ZES is in volle gang.*

We zijn goed op weg om de zones per 1 januari 2025 in te voeren. Het verkeersbesluit is genomen en het ontheffingenbeleid staat vast, inclusief de lokale ontheffing voor ambulante handel en voor kermisondernemers. Recent is de legesverordening vastgesteld door de gemeenteraad wat het aanvragen van ontheffingen mogelijk maakt. We werken nu aan de aansluiting bij het Centraal Loket, het inrichten van het aanvraagformulier voor de lokale ontheffingen en het instellen van de camera's.

#### *1.2. We willen een betrouwbare overheid zijn.*

Door vast te houden aan de koers en de zones per 1 januari 2025 in te voeren houden wij ons aan gemaakte afspraken. Ondernemers en inwoners weten wat er van hen verwacht wordt. Uitstel van de invoerdatum zorgt voor onnodige onrust en verwarring.

#### *1.3. Er is goed contact met ondernemers en een uitgebreide communicatiecampagne.*

Onze ZE-adviseur voert steeds concretere gesprekken met ondernemers en bedrijven die nieuwe vormen van transport verkennen of specifieke vragen hebben over de ontheffingen. Daarnaast is de communicatiecampagne met lokale ondernemers die zich voorbereiden op zero-emissie logistiek goed zichtbaar op straat en op sociale media. Bij het uitwerken van deze campagne geven de verschillende verhalen ons goede inzichten in de successen en ook de knelpunten voor ondernemers. Door al vanaf 1 januari 2025 van het handhavingssysteem (ANPR-camera's) gebruik te maken hebben wij ook beter zicht op

## Rondvraagmemo ter bespreking

hoeveel voertuigen nog niet voldoen aan de toegangseisen en kunnen we gericht communiceren met waarschuwingsbrieven.

### *1.4. Gemeenten staan gezamenlijk voor invoering van de ZES in 2025.*

De 14 gemeenten die in 2025 een zero-emissiezone invoeren staan gezamenlijk achter dit besluit. Er is geen signaal ontvangen dat deze gemeenten naar uitstel neigen, integendeel. De meesten hebben al een verkeersbesluit genomen en zetten vol in op een succesvolle invoering. Ook de gemeenten die na 2025 een zero-emissiezone invoeren werken toe naar de realisatie hiervan. Tot nu toe zijn hebben enkel de gemeenten Ede en Apeldoorn besloten om de invoering van de zone uit te stellen naar 2030.

## Kanttekeningen

### *1.1 Het aanvragen van ontheffingen duurt langer dan verwacht.*

Door grote drukte bij het Centraal Loket (met name door de hoeveelheid aanvragen van particulieren met een bestelbus) duurt het aanvragen van ontheffingen langer dan verwacht. Met onze boetevrije waarschuwingsperiode van zeven maanden is de verwachting dat er alsnog voldoende tijd is om op tijd een ontheffing in handen te hebben voor wie dat nodig is.

### *1.2. Het aanvragen van een ontheffing vraagt inzet van ondernemers.*

Voor de beoordeling en verwerking van een ontheffing moet men betalen. Ook wordt gevraagd om verschillende documenten en gegevens. Dit vraagt enige inzet van de aanvrager. Het is van belang om dit proces goed uit te kunnen leggen aan diegenen die dit nodig hebben. De websites van de RDW en van het Centraal Loket helpen hierin. In Nijmegen zullen wij na aansluiting bij het Centraal Loket gericht communiceren over het aanvraagproces voor ontheffingen, onder andere met een nieuwe brief aan voertuigeigenaren.

## Vervolg

Bij uitspraak van de voorkeur voor optie A gaan wij door met de invoering van de ZES zoals beoogd. Het is een sterke boodschap voor ondernemers, inwoners, andere ZE-gemeenten en de landelijke overheid wanneer wij niet afwijken van ons plan. Uiteraard blijven wij aandacht houden voor diegenen voor wie de transitie naar zero-emissie (nog) niet mogelijk is. Hier zijn veelvuldige uitzonderingen en ontheffingsmogelijkheden voor.

---

### Afdeling, naam, telefoonnummer

ST30, Stadsontwikkeling (ST30), 5.1.2e, 5.1.2e

---

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3



**Knelpunt: termijn overgangsregeling**

De snelheid waarmee de overgang naar zero-emissie marktvoertuigen doorgevoerd moet worden is technisch en economisch vrijwel onmogelijk te realiseren door ondernemers in de ambulante (markt)handel. Dit wordt veroorzaakt door de specifieke technische en economische kenmerken van de bedrijfsvoering in deze sector.

**Technisch**

Ruim 65% van de ambulante handelaren gebruikt een verkoopwagen. Het merendeel van de verkoopwagens zijn zware aanhangwagens die door zware bestelbussen of vrachtwagens worden getrokken. Momenteel is er slechts één elektrische bestelauto (nieuw) leverbaar die deze aanhangwagens kan trekken. Daarnaast is het zéér gebruikelijk dat ambulante handelaren tweedehands voertuigen kopen om bedrijfseconomische redenen. Er is nog geen markt voor betaalbare tweedehands voertuigen. De verkrijgbaarheid van tweedehands elektrische bestelauto's is nu minimaal maar zal in de nabije toekomst flink gaan toenemen.

**Economisch**

De investering in bestel- en vrachtauto's is ondersteunend aan de hoofdactiviteit van de ondernemingen. De levensduur van voertuigen in de ambulante handel is langer dan gebruikelijk in de transportsector. Voertuigen rijden op jaarbasis veel minder kilometers (25.000 km) dan wat gebruikelijk is in de transportsector (meer dan 100.000 km). Door de afschrijvingstermijn (8-12 jaar) is daarmee ook veel langer dan binnen de rest van de transportsector (5 jaar). De combinatie van lage jaarkilometrages en de vaak kwetsbare financiële positie van markthandelaren, is de inzet van tweedehands voertuigen om bedrijfseconomische redenen een absolute vereiste.

**Geboden oplossingen niet werkbaar voor de ambulante handel**

Gezien de verwachte problemen voor de ambulante handel heeft haar branchevereniging onlangs in een brief aangedrongen op een betere overgangsregeling voor bedrijven in deze sector. In de gezamenlijke reactie van de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek worden, hoewel goed bedoeld, onwerkbare oplossingen aangeboden. Dit zijn:

**Twaalf dagen ontheffingen per kalenderjaar, per gemeente**

Marktondernemers zijn wekelijks of zelfs meerdere keren per week actief op dezelfde markt. Jaarlijks staan zij gemiddeld 50-100 keer op een standsplaats in de ZE-zone.

**Aanmerken van voertuigen als winkelwagens**

Een klein deel maakt gebruik van voertuigen die zijn ingericht als winkelwagen. Als er winkelwagens zijn, is het merendeel een zware aanhangwagen die door een truck of zwaardere bestelauto wordt getrokken. Omdat het trekkend voertuig in het kentekenregister niet als winkelwagen is ingeschreven, is de vrijstelling niet van toepassing.

**De volledige branche werkt hard om het aanbod van voertuigen en ook de laadinfrastructuur, tijdig gereed te hebben voor de invoering van de ZE-zones**

Gezien de hiervoor beschreven technische en economische kenmerken van de ambulante handel is er de komende jaren onvoldoende aanbod van betaalbare (tweedehands) zware elektrische bussen en trucks. Daarnaast zal er op de markten een infrastructuur voor het opladen ontwikkeld moeten worden,

**Investeringsverplichting op dit moment te zwaar voor ambulante handel**

Bedrijven die het nu al zwaar hebben zullen niet tijdig kunnen investeren in ZE-voertuigen, waardoor zij dreigen te verdwijnen van markten die in ZE-zones gelegen zijn. Hierdoor worden markten en binnensteden minder aantrekkelijk voor bezoekers en consumenten. Bij gebrek aan maatwerk komt de ambulante sector onder grote druk te staan. Bedrijfseconomisch is dit een zware klap en qua toekomstperspectief geeft dit veel zorgen voor markt- en standplaatsondernemers.

### **Naar een oplossing**

Wij vragen u de overgangsregeling beter te laten aansluiten bij de hiervoor geschetste bijzondere kenmerken van de ambulante handel.

1. Laat het tempo waarin marktondernemers moeten voldoen aan de eisen beter aansluiten bij de bijzondere kenmerken van de marktondernemers en hun voertuigen.
2. Werk in afstemming met de betrokken ondernemers een werkbare overgangsregeling uit die recht doet aan de technische en economische beperkingen van de sector.

### **Aangenomen motie Tweede Kamer**

Tot slot wil ik graag uw aandacht vragen voor een motie die op donderdag 6 juli 2023 door de Tweede Kamer werd aangenomen waarin de regering wordt verzocht om ondernemers de mogelijkheid te geven een ontheffing voor de zero-emissiezone aan te vragen als zij door een zwaarwegende reden niet over kunnen stappen op emissieloos vervoer.

Wij zouden het op prijs stellen als u een antwoord kunt geven op deze brief.

Eventueel zijn wij bereid bij u op bezoek te komen om een en ander nader toe te lichten.

Bij vragen kunt u gerust contact opnemen met onze ambtenaar Economische Zaken, <sup>5.1.2e</sup>  
<sup>5.1.2e</sup> via <sup>5.1.2e</sup> [@bunschoten.nl](mailto:5.1.2e@bunschoten.nl) of via <sup>5.1.2e</sup>.

Met vriendelijke groet,



*Rick Beukers*

*Wethouder Economische Zaken*

c.c.:

bijlage: factsheet impact ZE-zones op marktondernemers

## Factsheet impact ZE-zones op marktondernemers

### Marktondernemers worden zwaar getroffen door ZE-zones. De invoering van ZE-zones zonder ontheffing heeft grote negatieve consequenties voor de ambulante handel

- Markten in ZE-zones worden onbereikbaar voor het merendeel van de ambulante sector.
- Alle bedrijven in deze sector komen hierdoor onder druk te staan en dreigen de bedrijfsactiviteiten te moeten beëindigen.
- Bedrijfseconomisch is dit een nekslag, personeeltechnisch dramatisch en qua toekomstperspectief hopeloos voor markt- en standplaatsondernemers.
- Daarmee verliest de warenmarkt zijn aantrekkelijkheid voor consumenten, en zal het aantal ambulante ondernemers snel afnemen en worden binnensteden minder aantrekkelijk.

### Bestel- en vrachtauto's van marktondernemers wijken af van wagenpark transportsector



#### **Afwijkende technische eisen ambulante handel**

- Ruim 65 % van de ambulante handelaren gebruikt een verkoopwagen. meestal een zware aanhangwagen met een TTM van 3.500 kg en meer.
- Hierdoor is een zware bus of vrachtauto nodig met hoog trekgewicht (tot 3500 kg achter zware bus, tot 10 ton achter truck).
- Steeds meer trekkende bestelvoertuigen hebben daarom ook luchtdrukremmen.

- Het aantal zelfrijdende verkoopwagens is veel lager en wordt geschat op ca. 250 wagens. Alleen deze voertuigen komen tot 2030 in aanmerking voor een vrijstelling op grond van carrosseriecode 23.
- Alle andere voertuigen moeten voldoen aan de toegangseisen van de ZE-zone.



#### **Afwijkende economisch kenmerken**

- M.n. non-food ondernemers hebben een lage omzet / winstgevendheid. Daardoor zetten ondernemers vooral tweedehands voertuigen in en hanteren een langere afschrijvingstermijn van 8-12 jaar



#### **Afwijkende ritkarakteristieken**

- Identieke heen- en terugreis
- Personeelsvervoer
- Zowel stad als platteland
- >50% ritten over korte afstanden
- Daardoor max. 30.000 km per jaar

### BEV bestel- en vrachtauto's die voldoen aan de eisen van de marktondernemer zijn voorlopig nog niet verkrijgbaar

#### **Belangrijkste eisen zijn:**

- Toegelaten trekgewicht van minimaal 3.500 kg (bestelauto).
- Tweedehandsverkrijgbaarheid (4 tot 8 jaar oud) van zowel bestel- als vrachtauto in verband met betaalbaarheid en laag jaarkilometrage.
- Uit te rusten met luchtdrukremmen.

#### **De realiteit is:**

- Op dit moment is er slechts één elektrische bestelauto (nieuw) leverbaar met een trekgewicht van 3500 kg om de zware aanhangwagens te trekken. Tweedehands is dit voertuig voorlopig niet beschikbaar.
- Er is nog geen markt voor tweedehands bestelvoertuigen die voor marktondernemers betaalbaar zijn.
- De verkrijgbaarheid van tweedehands elektrische bakwagens is nihil. Volgens DAF is de afschrijvingstermijn van elektrische bakwagens minimaal 2 keer zo lang als van dieselvoertuigen, waardoor de komende 8 jaar geen tweedehandsmarkt ontstaat.
- Volgens DAF (NT, 3-5-2023) is een elektrische vrachtwagen 1,8 tot 2,5 keer zo duur als een dieselvariant. Deze hoge investering is niet te dragen door de gemiddelde marktondernemer.



Nijmegen

## ARCHIEFEXEMPLAAR

Gemeente Bunschoten  
Postbus 200  
3750 GE BUNSCHOTEN SPAKENBURG

### Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen  
Telefoon: 14024  
E-mail: gemeente@nijmegen.nl

### Postadres

Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

### Ons kenmerk

E23.002909

### Uw kenmerk

1179597

Datum: 17-7-2023

Datum uw brief: 13/07/2023

Betreft: ontvangstbevestiging

Geachte Gemeente Bunschoten,

Wij hebben uw bericht over schrijven mbt overgangsregeling zero-emissiezones ambulante handel ontvangen op 17/07/2023 en geregistreerd met kenmerk E23.002909. Voor afhandeling is uw bericht doorgestuurd naar afdeling/bureau BM30 Wethouders.

Uw bericht wordt binnen acht weken afgehandeld, tenzij er sprake is van een afwijkende wettelijke termijn. Indien wij uw bericht niet binnen de geldende termijn kunnen afhandelen, ontvangt u hierover een brief met daarin uitleg over de verdere procedure en de nieuwe termijn van afhandeling.

Mocht er uit uw bericht blijken dat afhandeling of beantwoording niet nodig is, dan zult u verder geen antwoord ontvangen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

5.1.2e

college van burgemeester en wethouders

Documentaire Informatievoorziening

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3, 5

# Communicatie Zero Emissie Zone

## CONCEPT

**Projectdoel:** invoeren van Zero Emissiezones voor de stadslogistiek (centrum en Hof van Holland en wellicht Heijendaal) om te komen tot schonere stadslogistiek. Het idee is dat in de Zero Emissie zone vanaf 2025 geen logistieke voertuigen op fossiele brandstoffen meer mogen rijden.

**Projectfase:** start uitrol, ook in landelijke samenhang: communiceren van hetgeen is besloten, tijdspad, enz.

<b>Participatie?</b>	<b>Communicatiedoelen</b>	<b>Strategie</b>
<p>Logistiek is een voorwaarde voor veel bedrijven voor hun bedrijfsvoering. Besluiten m.b.t. invoering Zero Emissiezones zijn genomen.</p> <p>Waar nog participatieruimte?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Omvang exacte gebied</li><li>- hulp die je kunt bieden met meedenken, begeleiden.</li><li>- Keuzevrijheid</li><li>- vergelijking maken en middelen/economische onderbouwing</li><li>- subsidie geeft handelingsperspectief (landelijk, lokaal)</li></ul> <p><b>Risico's:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>-negativiteit: 'Weer plan van linkse gemeente', 'Ons met een probleem opzadelen'</li></ul> <p>Om dit te voorkomen/verzachten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Reële lijst van zorgpunten maken (+analyse): landelijk, lokaal</li><li>- ondersteuning bieden. Meerjarenplan</li></ul> <p>Proberen te bewerkstelligen dat doelgroepen (ondernemers) zelf willen dat leveranciers e.d. 'groen' zijn. Bijv. Duurzame winkel met duurzame levering, enz.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Doelgroepen weten dat en wanneer er een zero emissiezone komt, weten wat dit inhoudt en begrijpen wat de consequenties zijn. Ook de tijdsplanning is bekend bij de doelgroepen (mogelijkheden daarbinnen).</li><li>- Doelgroepen weten wat voor een hulp/begeleiding en subsidie ze kunnen krijgen.</li><li>- Doelgroepen ondersteunen c.q. hebben begrip voor de voorgestelde maatregelen en er is voldoende draagvlak.</li></ul>	<p>Om de participatie goed vorm te geven, is het van belang dat de informatie en maatregelen (handhaving/ontheffingen) die nodig zijn voor de invoering van Zero Emissiezones voor stadslogistiek voor iedereen duidelijk en overzichtelijk worden gecommuniceerd. Ook het tijdspad moet helder zijn.</p> <p>Om teleurstelling te voorkomen, moet bij de start van het proces voor iedereen helder zijn welke kaders al vastliggen en waar er evt. nog participatieruimte zit. Dat vraagt om een duidelijke duiding van de (participatie)vraagstelling.</p> <p>Zero Emissiezones zijn vooralsnog lokaal (centrum) maar de maatregelen dragen bij aan stads brede doelstellingen. Het duidelijk schetsen van de bredere context en toekomst is daarom van belang.</p>

<p><b>Stakeholders/ doelgroepen</b></p> <p><b>Extern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gebruikers van bestelauto's en vrachtwagens die in de aangewezen zones komen. (servicelogistiek, vervoerders, verladings maar ook bijv. glazenwasser)</li> <li>- Ondernemers Nijmegen): binnenstad, Hof van Holland en wellicht Heijendaal)</li> <li>- ondernemers stad breed</li> <li>- ondernemers landelijk</li> <li>- brancheverenigingen</li> <li>- ondernemers: MKB (winkeliers, schilders, enz.), logistieke bedrijven: binnenstad en</li> <li>- Huis voor de Binnenstad</li> <li>- bewoners binnenstad, Hof van Holland, (Heijendaal)</li> <li>- bewoners gemeente Nijmegen, regio, landelijk</li> <li>- gemeenteraad</li> <li>- media</li> <li>-wijkverenigingen</li> <li>- woningbouwcorporaties</li> <li>-projectontwikkelaars/ODRN?</li> </ul> <p><b>Intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directie</li> <li>- wijkmanagement</li> <li>- Stadsontwikkeling</li> <li>- Stadsrealisatie</li> <li>- KCC</li> </ul>	<p><b>Kernboodschap algemeen</b></p> <p>Als stad willen we een gezonde luchtkwaliteit met schone en slimme stadslogistiek. Dit om ervoor te zorgen dat Nijmegen een leefbare en veilige stad blijft met een goede luchtkwaliteit en leefklimaat.</p> <p><i>NB Bij doelgroep segmentatie ook boodschap aanpassen aan de doelgroep.</i></p>	<p><b>Middelen &amp; kanalen</b></p> <p><b>Landelijke en regionale middelen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- online platform Ministerie van IenW</li> <li>- vergelijkingstool (TCO: Total costs of ownership)</li> </ul> <p><b>Algemeen Nijmegen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nijmegen.nl (Nijmegen Goed op Weg)</li> <li>- gemeentepagina in De Brug</li> <li>- sociale media (twitter, facebook, Instagram, NaarNijmegen</li> <li>- Mailberichten</li> </ul> <p><b>Specifieke communicatie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brieven huis-aan-huis, wijkmedia (bladen, social)</li> <li>- online participatie via webinar bijv.</li> <li>- andere wijkmedia</li> </ul> <p><b>Media</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- persbericht</li> <li>- interviews</li> <li>- zelfgeschreven artikelen voor De Brug, In de Buurt</li> </ul> <p><b>Intern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mail</li> <li>- iNsite</li> <li>- overlegmomenten andere afdelingen</li> </ul>
<p><b>Aanpalende (communicatie)trajecten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat gebeurt er in het land? Wat doet Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat? Communicatieplan.</li> <li>- Ook aanhaken bij klimaatakkoord.</li> <li>- Wat doen andere steden?</li> <li>- Wat doen brancheverenigingen, enz.?</li> <li>- Wat doet Enmorgen? Interviews installatiebedrijven: resultaten?</li> </ul>	<p><b>Projectplanning/tijdlijn</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2019: klimaatakkoord</li> <li>2. 2020: bepaling emissievrije zones: besluit 4 jaar van tevoren communiceren, welke zones, ontheffingen, (hoe) handhaving.</li> </ol>	<p><b>Communicatieplanning</b></p> <p>zie kalender.</p>

<p>- Wat doen andere betrokken bedrijven: Royal Haskoning DHV, Buck Consultants en verschillende zzp-ers?  - Wat doen provincie(s)? (logistiek makelaar: Christiaan Zweers)</p>	<p>Waar kunnen mensen nog over meedenken/participeren?  Wat landelijk, wat lokaal?</p> <p>3. 2025: start emissievrije zones  4. 2030: besparing van 1 megaton per jaar</p>	
---	--	--

### Communicatiekalender

Moment	Doelgroep	Bericht	Middel(en)
2020	Algemeen	Officiële bekendmaking besluit ZES in Nijmegen	
Voorjaar 2021		Ondertekenen uitvoeringsagenda ZES door wethouder	
Va maart 2021		Landelijke subsidie	
		Verkeersbesluit	
		Probeeracties o.i.d.	
		Gaan voor positieve duurzaamheid	

2025		Invoering ZES	
2028			
2030		besparing van 1 megaton per jaar	

# Communicatiestrategie en informatiepakket ZE-zones voor MKB en ZZP

*Op basis van onderzoek in Zaanstreek-Waterland*

# Achtergrond en inhoud

## ***ZE-zones per 2025: noodzaak om ondernemers goed en bijtijds te informeren***

In 2025 wordt er een Zero Emissiezone (ZE-zone) ingevoerd in Amsterdam. Ook in Zaanstad en Hoorn ligt de ambitie om een ZE-zone in te voeren, niet lang na 2025. Omdat dit moment al snel nadert, is het belangrijk dat ondernemers op tijd op de hoogte zijn van deze zones. Dit biedt de ondernemers de mogelijkheid om hierop te anticiperen en over te stappen op elektrische wagens. Daarnaast kan er mogelijk weerstand ontstaan bij de ondernemers als zij deze verandering als een verrassing ervaren.

Uit eerder onderzoek van RHDHV in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam is gebleken dat ongeveer een derde van de kleine ondernemers in de regio geheel niet op de hoogte was van de aankomende ZE-zone in Amsterdam. In opdracht van het SPES (Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) heeft RHDHV daarom in de regio Zaanstreek-Waterland in kaart gebracht hoe en waarmee de ondernemers in de regio beter geïnformeerd kunnen worden over de ZE-zones. In dit document vindt u een communicatiestrategie op hoofdlijnen voor gemeenten en een basisinformatiepakket voor ondernemers, gebaseerd op een onderzoek onder gemeenten en ondernemers als onderdeel van dit project. De onderzoeksresultaten vindt u in een separaat document.

# Communicatiestrategie ZE-zone

*Stappenplan op hoofdlijnen*

# Leeswijzer

Doelgroep: communicatiemedewerkers/projectleiders die starten met de communicatie over de ZE-zone.

Let wel, daarbij gaan wij er van uit dat besluit tot invoering ZE-zone is genomen. Dat betekent dat er een bestuurlijk (B&W/raad)besluit ligt waarin is opgenomen:

- Ingangsdatum scherp is: x-x-20xx
- Omvang van de zone (duidelijke, gedetailleerd kaart met daarop precieze begrenzing)

Op hoofdlijnen adviseren wij ten minste de volgende activiteiten:

- 1. Start met ontsluiten feitelijke informatie via de website(s)**
- 2. Start een communicatiecampagne, maar in afstemming met regiogemeenten, regio en Rijk**
- 3. Informeer en activeer dealers/garagebedrijven**

Tenslotte: bij voorkeur vindt informering bovenlokaal plaats, hiervan is een korte schets opgenomen.

# Stappenplan Communicatiestrategie ZE-zones

## 1. Start met ontsluiten feitelijke informatie via de website(s)

- Via de gemeentelijke website: bijv. [www.zaanstad.nl/zezone](http://www.zaanstad.nl/zezone)
  - Op de website kan ook de lokale onderbouwing worden opgenomen:
    - we voeren een ZE-zone in omdat...x, y, z.
    - er is gekozen voor deze omvang, want...
    - link naar relevante documenten (collegebesluit, raadsbesluit, etc.)
- Via aanlevering van de informatie aan de regionale website [www.logistiek020.nl](http://www.logistiek020.nl)
- Via aanlevering van de informatie op landelijke landingspagina (zie “wensbeeld: informering via bovenlokaal portaal”)

# Stappenplan Communicatiestrategie ZE-zones

## 2. Start een communicatiecampagne, maar in afstemming met regiogemeenten, regio en Rijk

- Binnen de gemeente Amsterdam is er al veel ervaring opgedaan m.b.t. campagnes (milieuzones, ZE-zone). Het wiel hoeft niet opnieuw te worden uitgevonden.
- Elementen in een campagne zijn o.a.:
  - Online: bv. advertenties via marktplaats, Facebook/Instagram (gemeentelijk account), etc.
  - Hard copy media: advertenties in huis-aan-huisbladen, vakbladen
  - Lokale radio/televisie: inkoop van zendtijd
  - On-street: posters inabri's, informatieborden langs de weg, displays, flyers, etc.
  - Direct mailing: bv. gepersonaliseerde post aan voertuigeigenaren (werkt volgens ondernemers het beste voor informering)
- Bepaal welke elementen specifieke, lokale invulling behoeven, en welke elementen bovenlokaal worden ingevuld.

# Stappenplan Communicatiestrategie ZE-zones

## 3. Informeer en activeer dealers en garagebedrijven

- Alle dealers en garagebedrijven die N1/N2/N3 voertuigen aanbieden binnen de gemeente dienen bij voorkeur op de hoogte te worden gesteld.
- Bij voorkeur ontvangen dealers/garagebedrijven een informatiepakket voor eigen gebruik (verkopers) en eventueel een apart pakket voor klanten.
- Ook hier geldt: zoek eerst bovenlokale afstemming. Bij voorkeur worden dealers/garagebedrijven regionaal benaderd; het verzorgingsgebied van dealers/garagebedrijven is immers ook regionaal.
- Overweeg de inzet van de regionale logistiekmakelaars (Breikers): zij kennen de materie en spreken de taal van de dealers/garagebedrijven.

# Naschrift: schets informering via bovenlokaal portaal

Bij voorkeur vindt er op landelijk of bovenlokaal niveau informering plaats richting voertuigeigenaren (zie hoofddocument). Deze informering zou er als volgt uit kunnen zien:

1. Realisatie van een bovenlokale kentekenchecker gelinkt aan toegangscriteria van de ZE-zones
  - Deze kentekenchecker geeft – na invoering van het kenteken – duidelijk aan tot wanneer het desbetreffende voertuig de ZE-zones in mag.
  - Deze kentekenchecker is gebaseerd op (ten minste) de volgende voertuigenkenmerken: voertuigclassificatie (N1, N2, N3), emissieklasse.
  - Deze kentekenchecker heeft ook een koppeling met landelijke ontheffingen/vrijstellingen die worden verleend op basis van voertuigspecifieke gegevens, en/of is bij voorkeur gekoppeld aan de landelijke ontheffingendatabase.
  - Ontsluiting kan via bijvoorbeeld RDW.nl of OpwegnaarZES.nl
2. Uitbreiding van de kentekenchecker met de verschillende vastgestelde zones
  - Zodra een gemeente een zone heeft vastgesteld (precieze omvang én ingangsdatum) kan dit worden toegevoegd. De voertuigeigenaar wordt dan meteen geïnformeerd in welke steden een ZE-zone van kracht wordt.

## Bijlage: Informatie voor bestelvoertuigeigenaren

*Basiselementen voor een informatiepakket voor MKB'ers/ZZP'ers  
Casus Amsterdam*

# Uitstootvrije zone Amsterdam per 2025

**Vanaf 1 januari 2025** mogen alleen nog uitstootvrije voertuigen in Amsterdam rijden. Dit geldt voor:

- Bedrijfsauto's
- Taxi's
- Autobussen
- Brom- en snorfietzers

## Waarom?

Door uitstootvrije zones wordt de lucht schoner en de leefbaarheid in de stad groter. Daarnaast dragen de zones bij aan de verschillende klimaatdoelstellingen.

## Wat is uitstootvrij?

Uitstootvrij wordt ook wel “zero emissie” genoemd. Dit betekent dat voertuigen elektrisch of op waterstof rijden (dus uitstootvrij zijn aan de uitlaat).

**Belangrijk:** er is een overgangsregeling voor bedrijven.

Op de volgende pagina's worden de regelingen voor bestelauto's toegelicht.

# Regels en overgangsregeling bestelauto's

## Regels bestelauto's:

- Vanaf 1 januari 2025 zijn alleen nog uitstootvrije bestelauto's toegestaan binnen de uitstootvrije zone.
- Naar verwachting wordt de uitstootvrije zone in 2025 dezelfde als de huidige milieuzone in Amsterdam, het gebied binnen de Ring A10.
- In 2022 worden er landelijke afspraken gemaakt over ontheffingen voor specifieke doelgroepen.

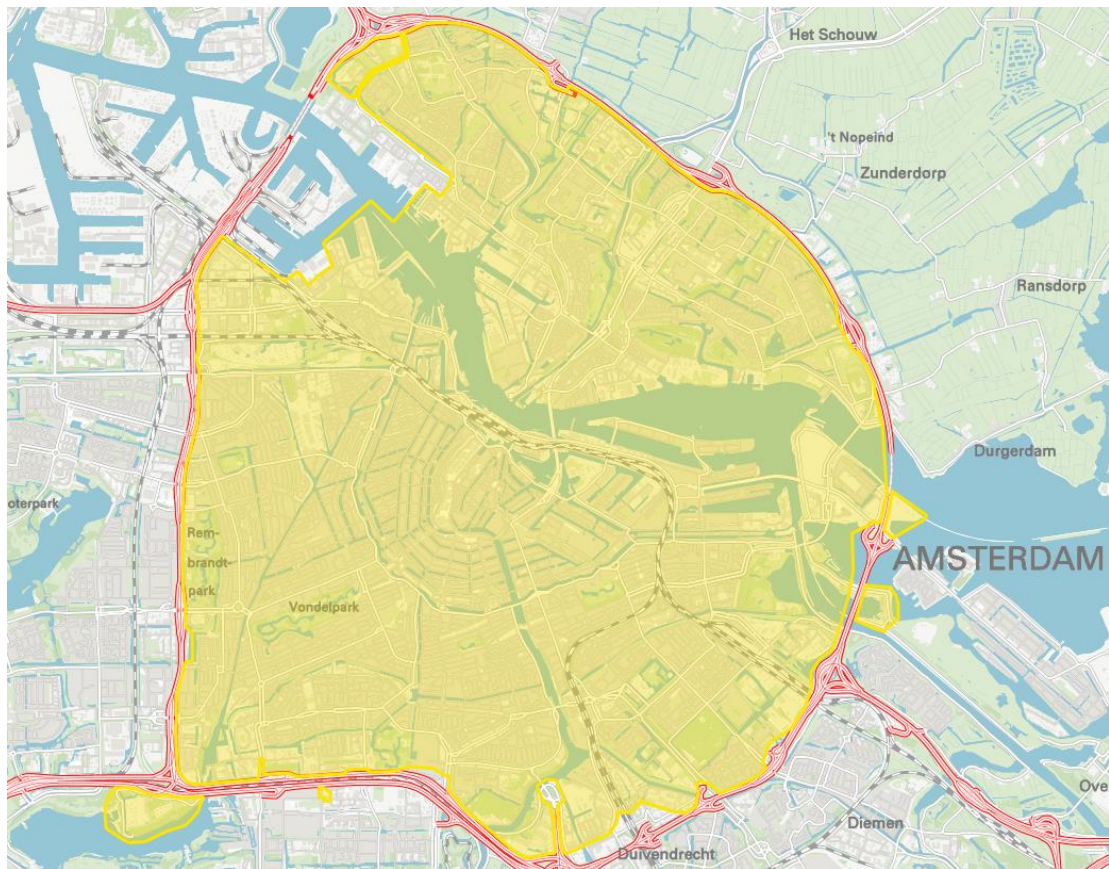
## Landelijke overgangsregeling bestelauto's per 01-01-2025:

- Nieuwe bestelauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten uitstootvrij aan de uitlaat zijn voor toegang tot de uitstootvrije zone.
- Oudere bestelauto's met emissieklasse 5: toegang tot 1 januari 2027.
- Oudere bestelauto's met emissieklasse 6: toegang tot 1 januari 2028.

**Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend uitstootvrije voertuigen toegestaan binnen de uitstootvrije zone Amsterdam en andere landelijke uitstootvrije zones.**

## Kaart uitstootvrije zone bestelauto's

- Deze kaart toont de omvang van de uitstootvrije zone voor bestelauto's
- Meer informatie over de kaart is te vinden op: [Milieuzones op de kaart - Gemeente Amsterdam](#)



## Subsidies

Er zijn verschillende subsidies beschikbaar voor elektrische bestelauto's:

- Landelijke subsidies: tot €5000 voor een elektrische bestelauto
  - [Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's \(SEBA\) aanvragen | RVO.nl | Rijksdienst](#)
- Subsidies voor ondernemers die gevestigd zijn in Amsterdam óf veel in Amsterdam werken: tot €5000 voor een elektrische bestelauto
  - [Subsidie uitstootvrije bedrijfsauto's - Gemeente Amsterdam](#)

Er zijn verschillende rekentools beschikbaar voor het berekenen van de kosten en baten van uitstootvrij rijden:

- [zowerkthetindestadslogistiek.nl](#).
- [Handige rekentools :: Op weg naar ZES](#)

# Oplaa infra

Waar kan ik onderweg (snel)laden in de regio?

- [Zie voor overzicht van alle laadlocaties: MRA-Elektrisch Laadkaart \(mrae.nl\)](https://mrae.nl)

Hoe vraag ik een laadpaal aan bij mij thuis/op het werk?

- Dit gaat via 1 loket voor de hele regio: [MRA-E - Verzoek laadpaal indienen \(mrae.nl\)](https://mrae.nl)

Waar vind ik tips & tricks m.b.t. het laden?

- [Elektrisch laden voor logistiek vervoer - NKL Nederland](https://www.nkl.nl)

## Algemene informatie

- Voor algemene info over uw huidige voertuigen (welk bouwjaar, welke emissieklasse):
  - [OVI: RDW Kentekencheck](#)
- Voor een overzicht van beschikbare modellen uitstootvrije bestelauto's:
  - [Een overzicht Elektrische bestelauto's 2022 | ANWB Zakelijk](#)
  - [Uitstootvrij Vervoeren | Zo Werkt Het in de Stadslogistiek](#)
  - [Nieuwe elektrische auto's voor 2021 en 2022 - EV Database \(ev-database.nl\)](#)
- Informatie over mogelijkheden van elektrische bestelvoertuigen en slimme logistieke oplossingen, specifiek gericht op de regio Amsterdam:
  - [E-Besteladvies | Zo Werkt Het in de Stadslogistiek](#)
  - Mogelijkheid voor gratis, onafhankelijk adviesgesprek

## Meer informatie?

Informatie bij gemeente Amsterdam:

- [info@logistiek020.nl](mailto:info@logistiek020.nl)
- Telefoon: 14020

## Onderwerp

Raadsinformatiebrief concept beantwoording zienswijzen verkeersbesluit zero-emissiezones

<b>Opsteller</b>	5.1.2e	<b>Behandeldatum</b>	21 mei 2024
<b>Programma</b>	Bereikbaarheid	<b>Status</b>	Openbaar
<b>Portefeuillehouder</b>	C.M.H. Daemen		

## Advies

1. De raadsbrief vast te stellen met de concept beantwoording van de zienswijzen op het verkeersbesluit ter invoering van de zero-emissiezones. Hierin worden de volgende vervolgstappen met betrekking tot vaststelling van het verkeersbesluit voorgesteld:
  - Een lokale ontheffing op te nemen voor de ambulante handel tot 2033.
  - Een lokale ontheffingsmogelijkheid op te nemen in verband met netcongestie.
  - Een uitbreiding van de zero-emissiezone op Campus Heijendaal nader te verkennen.

## Aanleiding

Op 15 februari 2024 is het concept-verkeersbesluit voor de invoering van de zero-emissiezones gepubliceerd. Tijdens de inzageperiode (16 februari 2024 t/m 29 maart 2024) kon eenieder een zienswijze indienen op het concept-verkeersbesluit. De ingediende zienswijzen worden meegenomen in de vaststelling van het definitieve verkeersbesluit. Het is mogelijk dat zienswijzen leiden tot een aanpassing van het verkeersbesluit. In een nota van beantwoording wordt categoriaal ingegaan op de ingediende zienswijzen en welke aanpassingen zijn doorgevoerd.

Op verzoek van de raad wordt eerst de concept-beantwoording van de zienswijze met de raad gedeeld voordat de definitieve nota van beantwoording gepubliceerd wordt. De concept-beantwoording geeft een overzicht van de ingediende zienswijzen en welke beleidsmatige richting gekozen is voor de beantwoording. De definitieve nota van beantwoording op alle zienswijzen volgt in september. Dan wordt het verkeersbesluit genomen met de nota van beantwoording op de zienswijzen als bijlage.

## Beoogde impact

Met het verkeersbesluit worden de zero-emissiezones voor stadslogistiek ingevoerd. De invoering van de zero-emissiezones is een van de maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2020-2030. De maatregel draagt bij aan de ambitie “We hebben een stad die duurzaam bereikbaar is” en onderstaande doelen uit de doelenboom:

- We stimuleren verdere verschoning van het gemotoriseerd verkeer.
- We stimuleren slimmere en schonere logistiek.

## Argumenten

1.1 *Bij de vaststelling van de vergunningsduur voor de ambulante handel is geen rekening gehouden met de invoering van de zero-emissiezones.*

Op basis van jurisprudentie over schaarse vergunningen en een uitspraak van de Raad van State heeft het college eind 2021 de maximale termijn waarop deze vergunningen geldig

## Collegevoorstel

zijn, gekoppeld aan de gemiddelde terugverdientijd voor gedane investeringen. Hierbij is geen rekening gehouden met de investeringen die nodig zijn om aan de eisen van de zero-emissiezone te voldoen. Deze omstandigheden zijn aanleiding om een generieke ontheffing te overwegen voor ambulante handelaren die over marktplaatsvergunningen en/of standplaatsvergunningen voor de locatie centrum beschikken. Het advies is om deze ontheffing gelijk te trekken met de duur van de geldende vergunningen, namelijk t/m 2032. Vanaf 2033 zou dan ook de ambulante handel moeten voldoen aan de regels voor de zero-emissiezones.

*1.2. Netcongestie is voor sommige ondernemers een beperkende factor in de transitie naar zero-emissie vervoer.*

De beoordeling van het knelpunt netcongestie vergt maatwerk. Het advies is om deze situaties te beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule). Voor deze ontheffing wordt momenteel op landelijk niveau gewerkt aan een uitwerking en toetsingskader.

*1.3. Ten behoeve van verkeersveiligheid is het mogelijk verstandig om de Laan van Scheut of Park Heijendaal op te nemen in de zero-emissiezone.*

Naar aanleiding van ingediende zienswijzen is het advies is om nader te verkennen of de Laan van Scheut of heel Park Heijendaal opgenomen wordt in de zero-emissiezone. De indieners geven aan dat ongewenst laad- en losgedrag aan de rand van de campus, in de Laan van Scheut, voor onveilige verkeerssituaties en overlast zorgt. Een oplossing kan zijn om de Laan van Scheut of heel Park Heijendaal op te nemen in de zero-emissiezone. Hier is aanvullend onderzoek voor nodig.

## Kanttekeningen

*1.1. Het opnemen van een generieke ontheffing voor de ambulante handel kan leiden tot een precedentwerking voor andere sectoren.*

De ambulante handel is gebonden aan vergunningen met een beperkte duur. Na de vergunningsperiode is er geen zekerheid dat de ondernemer wederom een vergunning krijgt voor Nijmegen. Voor andere ondernemersgroepen geldt dit niet. Ondernemers uit andere sectoren kunnen geholpen worden binnen het landelijke ontheffingen. We zien daarom geen reden om voor andere sectoren aparte ontheffingen op te nemen.

## Financiën

Aan dit voorstel zijn geen financiële consequenties verbonden.

## Vervolg

- Wij brengen nu de raad op de hoogte van de richting die we op willen, zodat indien gewenst hier nog een gesprek over gevoerd kan worden op een politieke avond voor het zomerreces.
- De definitieve nota van beantwoording op alle zienswijzen volgt in september. Het verkeersbesluit wordt genomen met de nota van beantwoording op de zienswijzen als bijlage.

## Bijlage(n)

1. Raadsinformatiebrief concept beantwoording zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit ter invoering zero-emissiezones

## Collegevoorstel

2. Concept beantwoording zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit zero-emissiezones

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1



Aan de gemeenteraad van Nijmegen

**Postadres**

Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

**Bezoekadres**

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
nijmegen.nl

**Contactpersoon**

5.1.2e  
5.1.2e @nijmegen.nl  
5.1.2e

**Ons kenmerk**

Z23.161398

**Bijlage(n)**

0

Datum 9 januari 2024  
Betreft Informatiebrief Zero Emissiezones  
Stadslogistiek (ZES) Nijmegen

Geachte leden van de raad,

In deze brief brengen wij u op de hoogte over de voortgang van de Zero-Emissiezones Stadslogistiek (hierna: ZES). De brief is een vervolg op de informatie van januari 2021. Eerst wordt een kort overzicht gegeven van de tijdlijn tot 2022. In het vervolg van de brief wordt ingegaan op de behaalde resultaten in de periode tot en met december 2023 en wordt een doorkijk gegeven naar de activiteiten tot en met de invoering in 2025.

**Periode 2014 - 2022**

- In 2014 heeft de gemeente Nijmegen een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken (Green Deal Zero Emission Stadslogistiek).
- In 2019 is in het klimaatakkoord afgesproken een uitvoeringsagenda voor stadslogistiek op te stellen en dat om en nabij 40 steden een ZES gaan invoeren.
- Op 23 september 2020 heeft uw raad ingestemd met het raadsvoorstel 'Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit'. Onderdeel van dit besluit is de invoering van een Zero Emissiezone voor Stadslogistiek (ZES). Naast de gezondheidswinst door verbetering van de luchtkwaliteit draagt het bij aan
  - o de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot door verkeer (aansluitend bij het ambitiedocument mobiliteit 2019-2030, het klimaatakkoord en de lokale energietransitie)
  - o de verbetering van de leefbaarheid in de stad doordat het bundeling van logistiek verkeer stimuleert en daarmee een vermindering van het aantal ritten door de stad.
- Op 28 januari 2021 heeft de gemeente Nijmegen de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ondertekend.
- Op 12 juli 2022 is het besluit genomen om, naast de binnenstad en Hof van Holland, ook definitief de Campus Heijendaal als ZES op te nemen.

### Invoering ZES op 1 januari 2025

Vanaf 2025 mag in de aangegeven zones (afbeelding 1) in principe alleen nog emissievrije stadslogistiek plaatsvinden. In 'principe' omdat er in samenspraak met de transportsector wel een landelijke overgangsregeling is afgesproken voor relatief 'schone' voertuigen (o.a. Euro 5 en 6 bestelbussen) en vrijstellingen voor voertuigen waar nu nog geen of onvoldoende alternatieven voor zijn (o.a. brandweerwagens, kraanwagens en kermisvoertuigen).



Afbeelding 1 - Gebiedsafbakening ZES Nijmegen (bron: Goudappel)

### Periode 2021 – 2023

In 2021 is een plan van aanpak opgesteld voor de invoering van de ZES. In dit plan van aanpak worden 3 gemeentelijke taken onderscheiden:

- Communicatie
- Juridisch (verkeersbesluiten en ontheffingen)
- ANPR-camera's en bebording

#### Ad. 1 Communicatie

In 2022 heeft er een gedragsonderzoek plaats gevonden. Het doel van dit onderzoek was vast te stellen wat de beste wijze is om Nijmeegse ondernemers te informeren over (de komst van) de ZES, waarbij we:

- zoveel mogelijk vragen van ondernemers over de ZES beantwoorden;
- een proactieve houding van ondernemers richting ZES stimuleren.

In 2023 is dit op twee wijzen vormgegeven. Er is een informatiecampagne gestart waarbij wij een aantal koplopers aan het woord laten over de overstap naar een alternatieve methode van vervoer. Deze campagne loopt van maart 2023 tot december 2023 waar op

gezette tijden de informatie online (via de gemeente website<sup>1</sup> en social media kanalen), op straat (abri's) en nieuws- en vakbladen wordt gepubliceerd.

Om de ondernemers ook persoonlijk te informeren en te helpen bij de transitie is sinds april 2023 onze ZE-adviseur actief. Hij benadert de markt actief om informatie te verstrekken aan bedrijven en instellingen en reageert op vragen die over de ZES worden gesteld. In juni 2023 is een brief gestuurd naar alle eigenaren van een bedrijfsvoertuig die geregistreerd is in Nijmegen om de ZE-adviseur te introduceren en te informeren over de ZES. Ondernemers konden reageren op de brief door contact op te nemen met de ZE-adviseur. Een terugkoppeling is hieronder opgenomen.

In 2024 wordt de informatiecampagne geïntensiveerd, voortbouwend op de campagne van 2023. De ZE-adviseur is wederom beschikbaar om voor het MKB vragen te beantwoorden en te adviseren hoe zij het beste om kunnen gaan met de nieuwe situatie. In 2024 gaan we daarnaast inwoners van ZES informeren, zodat zij ook op de hoogte zijn van de ontwikkelingen in hun woongebied.

## Terugkoppeling ZE-adviseur

### *Communicatie*

Sinds april 2023 is de ZE-adviseur actief. Naast verschillende communicatie uitingen om bedrijven en ondernemers te informeren, zijn er ook vele gesprekken gevoerd met stakeholders/partners die de boodschap ook bij de achterban hebben gebracht. Naar 19 verschillende partners, o.a. bedrijvenverenigingen ECN en BZN, bedrijfscentra Novio Tech Campus en De Vasim, zijn mediapakketten verstuurd. Deze mediapakketten bevatten verschillende video's met bijpassende tekst om de ZES en de ZE-adviseur te promoten. Dankzij de achterban van deze partners is het bereik vergroot. Ook zijn we intensief in overleg met gebiedsspecifieke stakeholders van de drie verschillende zones. Dit om een goed beeld te krijgen bij de lokale kansen en uitdagingen in de zones.

### *Ondernemersvragen*

Er is inmiddels (stand december 2023) met ±125 ondernemers contact geweest. Grotendeels gaan de vragen over nadere uitleg van de zonering, de vrijstellingen en ontheffingen. Veel voorkomend zijn vragen over campers, en busjes voor privé en gehandicapten gebruik. In veel gevallen is samen met de ondernemer naar een oplossing gezocht anders dan direct tot aanschaf van een elektrische bus over te gaan. Hierbij werden vragen gesteld zoals: 'Kan het proces anders georganiseerd worden waardoor minder logistiek nodig is? Kan logistiek uitbesteed worden? Is een bestelbus nog wel nodig?'. Voor sommige kleine zelfstandige ondernemers met krappe beurs, die vaak een bestelbus hebben met Euro 4 of lager, is het anders organiseren van logistiek en het aanschaffen van een elektrische bestelbus of alternatief voertuig geen optie. Dan moet er gekeken worden naar de mogelijkheden binnen de landelijke ontheffingen, bijvoorbeeld

---

<sup>1</sup> <https://www.nijmegen.nl/over-de-gemeente/plannen/invoering-zero-emissiezones/>

een ontheffing in verband met dreigend faillissement. Voor ondernemers die nu nog Euro 5 en 6 rijden blijkt de invoering een mooie vroegtijdige waarschuwing en is oriëntatie gestart.

Daarnaast zijn we in gesprek met de logistieke sector, onder andere met UTS Verkroost, De Klok Logistics en Binnenstad Service Nijmegen. Deze en andere logistieke bedrijven zetten in op de komst van de ZES door zero-emissie levering en bevoorrading aan te bieden. Op de website van gemeente Nijmegen worden deze bedrijven uitgelicht ter informatie voor ondernemers<sup>2</sup>.

#### *Zorgen laadinfrastructuur op bedrijventerreinen*

Op 28 september 2023 hebben we gesproken op de logistieke bijeenkomst van TPN West en Bijsterhuizen over de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en de invoering van de ZES. Dit is een belangwekkend spanningsveld. Bij de ondernemers op TPN West en Bijsterhuizen heerst veel zorg over netcongestie in het algemeen en de introductie van de ZES parallel. Van grootste belang is dat de ontwikkeling van de laadinfrastructuur in gelijke tred loopt met de geleidelijke invoering van de ZES. Dit betekent constant monitoren en afstemmen. In regionaal verband wordt samengewerkt om infrastructuur in te richten voor logistiek laden, onder andere met de GO-RAL (Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel).

#### **Ad. 2 Juridisch (verkeersbesluiten en ontheffingen).**

Voor de invoering van de ZES is het noodzakelijk om verkeersbesluiten te nemen om de zones en voorwaarden hiervoor vast te leggen. De ZES komen in meerdere gemeentes. Het is dan ook wenselijk dat de zones in alle gemeentes op dezelfde wijze ingevoerd worden, waardoor ook de verkeersbesluiten en ontheffingen op elkaar moeten worden afgestemd. In de Green Deal in 2014 is besloten dat een centraal loket alle landelijke ontheffingsaanvragen gaat behandelen voor alle gemeentes.

#### *Centraal loket*

Aan de RDW (Rijksdienst voor wegverkeer) is gevraagd of zij het centraal loket ontheffingen voor de ZES willen gaan organiseren. Het onderzoek of RWD dit kan en onder welke voorwaarden heeft meer tijd gevraagd dan was voorzien. Vervolgens is het voorwaardelijk dat alle deelnemende gemeentes de intentie hebben om de ontheffingen via het centraal loket te laten lopen. Hiervoor is in juni 2023 een intentieovereenkomst ter ondertekening verstuurd naar alle deelnemende gemeente. Op 20 juni 2023 heeft de gemeente Nijmegen deze intentieovereenkomst getekend en op 30 oktober 2023 is de intentieovereenkomst getekend door de staatssecretaris. De planning is dat het centraal loket vanaf 1 juli 2024 operationeel is en alle landelijk geldende ontheffingsverzoeken gaat afhandelen.

#### *Ontheffingenbeleid*

Het landelijke ontheffingenbeleid voor de ZES is tot stand gekomen door de samenwerking van SPES (Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek), alle aangesloten gemeentes, het ministerie van I&W en landelijke vervoersorganisaties. De verwachting is dat in januari 2024 de eerste gemeentes het ontheffingenbeleid bestuurlijk zullen vaststellen. Het staat

---

<sup>2</sup> <https://www.nijmegen.nl/over-de-gemeente/plannen/invoering-zero-emissiezones/>

iedere gemeente vrij om aanvullende ontheffingsvoorwaarden op te nemen. Deze worden alleen niet getoetst door het centraal loket. Afhandeling van deze aanvullende ontheffingen ligt bij de gemeente. Ons streven is om zo min mogelijk lokale maatregelen in het ontheffingenbeleid op te nemen, tenzij wij specifiek Nijmeegse problemen tegenkomen. Vooral nog is dit niet het geval. **Ontheffingen kunnen bijvoorbeeld aangevraagd worden bij een dreigend faillissement, als er geen alternatieve emissieloze voertuigen zijn en wegens lange wachttijden voor levering van een voertuig. Zie [www.opwegnaarzes.nl/vrijstellingen](http://www.opwegnaarzes.nl/vrijstellingen) voor de lijst van alle vrijstellingen en ontheffingen.**

#### *Opstellen en publicatie (concept) verkeersbesluiten*

Voor de verkeersbesluiten zijn in overleg een aantal gemeenten aangewezen als “koplopers”. Deze gemeenten (Rotterdam, Amsterdam en Maastricht) hebben in september/oktober de concept verkeersbesluiten ter visie gelegd. De overige gemeenten kunnen hiervan leren alvorens zelf de procedure voor de concept besluiten ter visie op te starten. Bij de “koplopers” werden met name zorgen geuit over de beschikbaarheid van geschikte voertuigen en laadinfrastructuur. Onder de zienswijzen zijn ook een deel (±30%) positieve reacties op de invoering van de ZES.

Sinds de zomer 2023 wordt er ook in Nijmegen gewerkt aan de concept verkeersbesluiten voor de ZES. Voor de verkeersbesluiten moet d.m.v. milieuonderzoeken gemotiveerd worden waarom deze besluiten worden genomen en wat deze opleveren. Geconstateerd is dat de milieuonderzoeken die zijn gedaan in de eerdere fase ondertussen te oud zijn (van 2019) en niet specifiek genoeg waardoor er een grote kans bestaat dat deze bij vragen op het (concept) verkeersbesluit juridisch niet houdbaar zijn. Er is een aanvullend onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in de effecten voor verkeer, CO<sub>2</sub>-uitstoot en leefbaarheid als gevolg van het instellen van de ZES. Doordat dit onderzoek moest worden uitgevoerd kon het concept verkeersbesluit niet zoals beoogd in september 2023 gepubliceerd worden.

De voorlopige resultaten uit het onderzoek zijn opgeleverd in december 2023. Hieruit blijkt dat de invoering van de zones bijdraagt aan een duidelijke CO<sub>2</sub>-emissiereductie, en daarmee aan de klimaatdoelstelling uit het nationaal klimaatakkoord. De invoering van de zones leidt ook tot verbetering van de luchtkwaliteit door een reductie van stikstofdioxide en fijnstof. Doordat de luchtkwaliteit is opgebouwd uit veel meer bronnen dan de uitstoot door logistieke voertuigen betekent één bron aanpakken echter een beperkt effect. Het invoeren van de ZES is onderdeel van een pakket aan maatregelen voor luchtkwaliteit (Uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit 2020-2030). Alle individuele maatregelen samen zorgen voor de gewenste effecten.

Voor de afhandeling volgen wij de uitgebreide voorbereidingsprocedure (Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure). Hiermee beogen wij dat alle belanghebbenden de mogelijkheid hebben een reactie te geven op de voorgenomen besluiten. In de definitieve besluitvorming kan hier dan rekening mee worden gehouden. Voor 2024 is voorzien om eind januari de concept verkeersbesluiten en ontheffingen te publiceren en in september de definitieve besluiten en ontheffingen. Conform landelijke afspraken wordt na de

invoering een coulanceperiode aangehouden van vier maanden, waarbij overtreders worden geïnformeerd voordat zij worden beboet.

### **Ad. 3 ANPR-camera's en bebording**

Voor de handhaving van de ZES is gekozen voor vaste ANPR (automatische kentekenplaatherkenning)-camera's. Voor de inkoop van de camera's en de onderhoudsdienst zijn in 2023 de benodigde aanbestedingsdocumenten opgesteld. Volgens planning wordt de aanbesteding medio januari 2024 gepubliceerd en is de verwachting dat in juni bekend is welke partij de opdracht gaat krijgen.

De camera's zijn er voor het bewaken van de zones. Om de zones herkenbaar te maken wordt hier de (RVV) bebording op alle invalswegen van de zone geplaatst. Om bestuurders de gelegenheid te geven om op tijd een alternatieve route te nemen worden ook vooraankondigingsborden geplaatst. De bebordingsplannen zijn onderdeel van de verkeersbesluiten en zijn in september definitief. Voor het plaatsen kan gebruik worden gemaakt van een raamcontract waardoor er geen aanbesteding nodig is. Het plaatsen van de bebording staat gepland voor de laatste weken van 2024.

### **Ad. 4 Aandachtspunt invoering ZES**

Wanneer het proces te veel uitloopt en het verkeersbesluit en/of het ontheffingenbeleid niet op tijd gereed zijn heeft dit consequenties voor de invoering van de ZES. Wij hanteren de volgende voorwaarden voor de invoeringsdatum van 1 januari 2025:

- Het centrale loket om ontheffingen te verwerken is actief per 1 oktober 2024;
- Het definitieve verkeersbesluit kan op 1 oktober 2024 genomen worden;
- **Het ontheffingenbeleid kan op 1 oktober gepubliceerd worden.**

Bovenstaande punten zijn afhankelijk van landelijke ontwikkelingen en het verloop van de uitgebreide zienswijze.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

**drs. A. van der Klift**  
Gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls  
burgemeester

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1



Aan de fractie van  
Stadspartij Nijmegen  
VVD  
t.a.v. mevrouw R. Thomassen,  
mevrouw S. Buursink-de Graaf

Datum 23 november 2023  
Onderwerp Beantwoording schriftelijke vragen  
"zorgen rond de zero-emissiezones"

Geachte mevrouw R. Thomassen,  
mevrouw S. Buursink-de Graaf,

Middels deze brief beantwoorden wij uw vragen zoals gesteld in de mail van 15 oktober 2020 met als onderwerp "Bereikbaarheid stadscentrum per bus".

1. Hoe zorgt het college ervoor dat de invoering van de zero-emissiezone rekening houdt met de specifieke behoeften en mogelijkheden van verschillende bedrijven en inwoners en onbedoelde gevolgen voor de lokale economie en leefbaarheid worden voorkomen?

In principe volgt Nijmegen het landelijke beleid. Het streven is om zoveel mogelijk één landelijk beleid te hanteren zodat ondernemers niet met verschillende regelgevingen per stad te maken krijgen. Het landelijke beleid heeft als inzet om onbedoelde negatieve gevolgen van de zero-emissiezones te voorkomen. Er wordt daarom rekening gehouden met de meest voorkomende knelpunten die ondernemers ervaren bij de transitie naar zero-emissie logistiek. Als er specifieke Nijmeegse problematiek is, die niet landelijk in andere steden gevoeld wordt, dan kan dat een reden zijn om aanvullend gemeentelijk beleid te voeren.

Specifieke behoeften en onbedoelde gevolgen van de invoering proberen wij in aanloop naar de zero-emissiezones al zoveel mogelijk in beeld te krijgen, zodat we hier bij voorbaat op in kunnen spelen. Er vindt een doorlopende campagne plaats om ondernemers, bedrijven en inwoners te informeren, met daarbij de uitnodiging om in gesprek te gaan met onze zero-emissieadviseur. Elk bedrijf is anders en kan inderdaad specifieke behoeften en mogelijkheden hebben. Vandaar dat in het advies maatwerk geboden wordt.

Verder is er voor de invoering van de zero-emissiezones een verkeersbesluit nodig. Deze zal in concept, samen met het ontheffingenbeleid, in januari 2024 worden gepubliceerd. Iedereen heeft dan de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen (zie ook beantwoording vraag 4). Zo worden mogelijke knelpunten en zwaarwegende zorgen opgehaald. Afhankelijk van de reacties kunnen dan zo nodig de concept stukken aangepast worden en lokale maatregelen opgenomen worden.

#### Postadres

Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

#### Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
nijmegen.nl

#### Contactpersoon

5.1.2e  
5.1.2e @nijmegen.nl  
T 5.1.2e

#### Ons kenmerk

Z23.158234

#### Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

2. Is het college bereid om op korte termijn een rapportage aan de raad aan te bieden met daarin een overzicht van de nu al voorziene lokale maatregelen die inspelen op situaties en behoeften van particuliere inwoners, bedrijven en werknemers?

Ons streven is om zo min mogelijk lokale maatregelen in het ontheffingenbeleid op te nemen, tenzij wij specifiek Nijmeegse problemen tegenkomen. Vooralsnog is dit niet het geval. Zie ook beantwoording vorige vraag.

Er komt een raadsinformatiebrief over de zero-emissiezones in januari 2024. Deze brief zal een overzicht geven van de ontwikkelingen van afgelopen jaar en een terugkoppeling geven van de opgehaalde vragen en behoeftes van ondernemers. Ook kijken wij vooruit naar de planning voor de zero-emissiezones in 2024 en 2025.

3. Hoe en wanneer wil de gemeente extra gemeentelijke ontheffingsgronden gaan uitwerken en implementeren?

Momenteel wordt het landelijke ontheffingenbeleid uitgewerkt. Deze zal in concept dit jaar (2023) nog gedeeld worden met alle gemeenten. Parallel hieraan zijn gemeenten zelf bezig om waar nodig gemeentelijke ontheffingsgronden uit te werken. Zo ook de gemeente Nijmegen. Wij streven ernaar om in januari 2024 het concept ontheffingenbeleid samen met het concept verkeersbesluit te publiceren. Eventuele gemeentelijke ontheffingsgronden zullen hierin meegenomen worden.

4. Hoe ziet de participatie naar het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid eruit?

Het communicatieplan rondom het publiceren van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid voor de zero-emissiezones is met name gericht op informeren. Dit is de eerste trede van de participatieladder. Een uitgebreidere participatie is niet voorzien in het traject van de verkeersbesluiten. Dit omdat het besluit om in Nijmegen zero-emissiezones in te voeren al is genomen. Een uitgebreid participatie-traject is van toepassing wanneer inwoners en ondernemers invloed hebben op een besluit. Dat is voor de zero-emissiezones niet het geval. Waar inwoners en ondernemers wel reactie op kunnen geven is het concept-verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid.

In voorbereiding op de publicatie van het concept-verkeersbesluit is het van belang dat ondernemers en inwoners ervan op de hoogte zijn dat er een inspraakperiode is, hoe zienswijzen ingediend kunnen worden en wat met de reacties wordt gedaan.

Voor het verkeersbesluit en de ontheffingen wordt namelijk een uitgebreide zienswijze gevolgd. In deze procedure heeft iedereen de mogelijkheid om zijn/haar mening te geven over het voorgenomen verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid. De planning voorziet erin om het concept-verkeersbesluit en ontheffingenbeleid in januari 2024 te publiceren. Tijdens de inspraakperiode van zes weken kan men zienswijzen indienen, bijvoorbeeld over wat men goed of minder goed vindt en welke zaken er mogelijk ontbreken. Alle opmerkingen worden verwerkt en voorzien van een reactie. Afhankelijk van de reacties kunnen dan wijzigingen en aanvullingen komen op de concept stukken.

- a. Hoe kunnen ondernemers in dat traject hun zorgen kwijt, die ook blijven bestaan na een gesprek met de ZE-adviseur?

Ondernemers kunnen in het traject ook hun zorgen kwijt bij brancheverenigingen en het zero-emissieloket van het Ministerie van I&W (opwegnaarzes.nl). Zorgen die blijven bestaan

na een gesprek met de zero-emissie adviseur worden terugkoppelt aan de beleidsadviseur voor de zero-emissiezones. Structurele en veelvoorkomende zorgen die specifiek voor Nijmegen gelden kunnen aanleiding zijn om het flankerende beleid voor de zero-emissiezones en, zo nodig, het gemeentelijke ontheffingenbeleid aan te passen. Flankerend beleid is bijvoorbeeld het gemeentelijke beleid rondom logistieke hubs en laadinfrastructuur.

**TM: Wanneer zorgpunten van beleidsadviseur naar wethouder/college en raad?  
Bespreekpunt PO.**

- b. Is het college ook bereid die zorgen te bundelen en daarover te rapporteren aan de raad nog voor het definitief vaststellen van het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid?

Er komt een raadsinformatiebrief over de zero-emissiezones in januari 2024. Deze brief zal een overzicht geven van de ontwikkelingen van afgelopen jaar en een terugkoppeling geven van de opgehaalde vragen en behoeftes van ondernemers.

Daarnaast wordt het verkeersbesluit eerst in concept gepubliceerd en er is een uitgebreide inspraakprocedure aan verbonden (zie beantwoording vraag 4). De beantwoording met onze reactie wordt openbaar gemaakt.

5. Hoe wordt de participatie, de samenwerking tussen het college, bedrijven en inwoners georganiseerd om flexibel en adaptief te reageren op mogelijke problemen die zich voordoen na de implementatie van de zero-emissie zone en om maatwerk te kunnen leveren?

De uitgebreide zienswijze op het concept-verkeersbesluit en ontheffingenbeleid is van groot belang om vóór de invoering van de zero-emissiezones al in te kunnen spelen op mogelijke problemen. Voor iedere gemeente geldt daarnaast een hardheidsclausule om in niet-voorzienbare individuele gevallen van het beleid af te wijken. Deze clausule biedt de mogelijkheid tot maatwerk na de invoering van de zero-emissiezones. Het gaat hierbij om een specifieke ontheffing die door de gemeente kan worden verleend. De voorwaarden voor deze ontheffing (o.a. geldigheid) zijn afhankelijk van de specifieke casus. Dergelijke ontheffingen zullen door het college moeten worden vastgesteld.

De huidige organisatie met de zero-emissieadviseur en daarmee de korte lijnen richting de gemeente zullen ook na de invoering van de zero-emissiezones blijven bestaan. Zo kunnen mogelijke problemen en knelpunten tijdig herkend worden. Bij structurele problemen kan het flankerende beleid voor de zero-emissiezones en, zo nodig, het gemeentelijke ontheffingenbeleid aangepast worden.

6. Herkent het college de zorgen over een te kort aan laadpalen in de openbare ruimte en beperkte leverbaarheid van laadvoorzieningen op eigen terrein? Hoe monitort het college dit capaciteitsprobleem en welke maatregelen neemt het om te zorgen dat er in Nijmegen genoeg laadcapaciteit is en gerealiseerd kan worden door ondernemers zelf?

De behoefte aan laadinfrastructuur neemt sneller dan verwacht toe. De gemeente heeft het realisatie-proces geoptimaliseerd waardoor er dit jaar meer dan 150 laadpalen geplaatst worden in de openbare ruimte, tegenover 50 in 2022. Deze groei zet door in 2024. De zorgen over een structureel tekort aan laadpalen in de openbare ruimte herkennen wij niet. Bij aanvragen voor laadinfrastructuur in de openbare ruimte voldoen de meeste locaties en

kunnen de gewenste laadpalen geplaatst worden. In sommige gevallen moet de locatie enigszins aangepast worden vanwege de beschikbare netcapaciteit.

Voor het realiseren van laadvoorzieningen op eigen terrein ontvangen wij wel het signaal dat de netcapaciteit een knelpunt is. Vanwege de beperkte netcapaciteit is het lastig om snelladers te realiseren. Snelladen is niet voor iedere ondernemer noodzakelijk. Het capaciteitsprobleem wordt gemonitord door middel van prognoses van Stichting ElaadNL en onderzoeken van de GO-RAL (Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Gelderland-Overijssel). Maatregelen vanuit de gemeente en provincie zijn bijvoorbeeld het aanbieden van subsidies voor het plaatsen van laadinfrastructuur op private grond. Het delen van laadinfrastructuur wordt daarbij ook aangemoedigd. De GO-RAL heeft hiervoor een bedrijvenaankpak ontwikkeld. De Griftdijk is hiervoor een pilotlocatie. Wij hebben deze pilot zelf uitgebreid naar meerdere locaties omdat we de noodzaak zien om samen met bedrijven tot een zo goed mogelijke samenwerking te komen. We zoeken samen met bijvoorbeeld het project 'Smart energy hubs' naar het vinden van gezamenlijke oplossingen voor ondernemers. Denk bijvoorbeeld aan een semi-publiek toegankelijk laadplein op het terrein van een bedrijf waar ook externen toegang tot hebben. Voor dit project worden momenteel projectleiders geworven.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift  
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls  
burgemeester

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

[Introductie Toolbox zero-emissiezones stadslogistiek]

[Kop]

Communicatie over zero-emissiezones voor stadslogistiek

[Onderkop]

Toolbox voor gemeenten en provincie

[Inleiding]

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat in 2025 dertig tot veertig grotere gemeenten in Nederland een zero-emissiezone voor stadslogistiek invoeren. Daarmee zet Nederland een belangrijke stap op weg naar volledig schoon wegverkeer in 2050. Door het instellen van de zones neemt de uitstoot van broeikasgassen verder af. Ook stimuleren de zones tot nieuwe slimme logistieke oplossingen die zorgen voor minder verkeersbewegingen in de binnensteden. Het uiteindelijke doel is een betere leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in de steden.

In Oost-Nederland voeren de steden Nijmegen, Arnhem, Ede, Apeldoorn, Zwolle, Deventer en Enschede de zone in. Om u te helpen met voorlichting hierover aan ondernemers, leveranciers en inwoners, hebben wij vanuit de provincies Gelderland en Overijssel een informatiepakket samengesteld. Het betreft een pakket met voornamelijk teksten, die u als gemeente of logistiek makelaar bij de provincie kunt gebruiken als bouwstenen in uw eigen communicatiemiddelen. Bijvoorbeeld voor uw website, nieuwsbrief, flyers en brieven.

Het informatiepakket bestaat uit:

- Een introductie over de zero-emissiezone, wat betekent het voor ondernemers en inwoners?
  - Waarom de zones worden ingevoerd;
  - Voor wie de zones gelden;
  - Wat de omvang van de zones is;
  - Wanneer de zones in werking treden;
  - Wat de verandering betekent voor bewoners van de binnenstad en van de omliggende wijken die binnen de zone vallen;
  - Wat de verandering betekent voor ondernemers;
  - Waar mensen terecht kunnen voor meer informatie.
- Specifieke informatie voor ondernemers met een zaak binnen de zone, ondernemers die werk verrichten binnen de zone en leveranciers die er bezorgen en bevoorraden:
  - Hoe ze gratis persoonlijk advies kunnen inwinnen;
  - Welke stappen ze het beste kunnen doorlopen;
  - Welke mogelijkheden ze hebben om over te stappen naar schone voertuigen
  - En afhankelijk van hun keuze:
    - Wat de voordelen zijn;
    - Hoe ze inzicht kunnen krijgen in de organisatorische en financiële impact;
    - Welke subsidies en fiscale regelingen beschikbaar zijn;
    - Welke laadmogelijkheden ze hebben;
    - Hoe hun keuze er in de praktijk uit kan zien.

[Algemene tekst]

[Kop]

Zero-emissiezones voor stadslogistiek:

[Onderkop]

Wat betekent dat voor u?

[Inleiding]

Vanaf 2025 voeren de grote steden in Nederland zero-emissiezones in voor stadslogistiek. Dit heeft het kabinet met organisaties en bedrijven afgesproken in het Klimaatakkoord. In Oost-Nederland geldt dit voor de steden Nijmegen, Arnhem, Ede, Apeldoorn, Zwolle, Deventer en Enschede. Binnen deze zones mogen ondernemers en leveranciers in de toekomst alleen nog met bestelbussen en vrachtwagens zonder uitstoot rijden. Dat is goed voor het klimaat en onze gezondheid, maar heeft ook een behoorlijke impact op bedrijven. Voor inwoners van de binnenstad blijft de impact voornamelijk beperkt. In deze tekst leest u kort waarom wij deze maatregelen nemen en wat dit voor u betekent.

[Tussenkop]

Waarom voeren we zero-emissiezones in?

[Tekst]

In het Klimaatakkoord hebben we met elkaar afgesproken te werken aan aantrekkelijke binnensteden met schone lucht, meer groen en meer ruimte om veilig te wandelen, fietsen en verblijven. Hiervoor is het nodig de logistiek van binnensteden slimmer te maken, met schoner bestel- en vrachtverkeer. Samen met ondernemers, leveranciers en inwoners werken we stap voor stap toe naar binnensteden zonder uitlaatgassen.

[Tussenkop]

Voor wie geldt de zone?

[Tekst]

De zero-emissiezones gelden voorlopig alleen voor bestelbussen en vrachtwagens voor zakelijk gebruik (N1-, N2- en N3-voertuigen). De zones gelden niet voor landbouwvoertuigen, torenkranen, hoogwerkers en andere specifieke bedrijfsvoertuigen. Op termijn gaan de zones wellicht ook voor andere voertuigcategorieën gelden, zoals taxi's, touringcars en personenauto's.

[Tussenkop]

Wat wordt de omvang van de zone?

[Tekst]

Gemeenten bepalen zelf waar een zero-emissiezone komt en wat de omvang is. Wel hebben de steden afgesproken zero-emissiezones van middelgrote omvang in te voeren: minimaal het centrum plus de omliggende wijken.

[Voeg hier een kaart in van de zone in uw gemeente of noem de betreffende wijken]

Benieuwd waar verder in Nederland nog zero-emissiezones komen te liggen? Bekijk op [Opwegnaarzes.nl](https://opwegnaarzes.nl) de landelijke kaart, met naast de zones ook relevante informatie over bijvoorbeeld stadshubs, huidige milieuzones, bedrijventerreinen en winkelgebieden.

[Bekijk de landelijke kaart](#)

[Tussenkop]

Wanneer treedt de zone in werking?

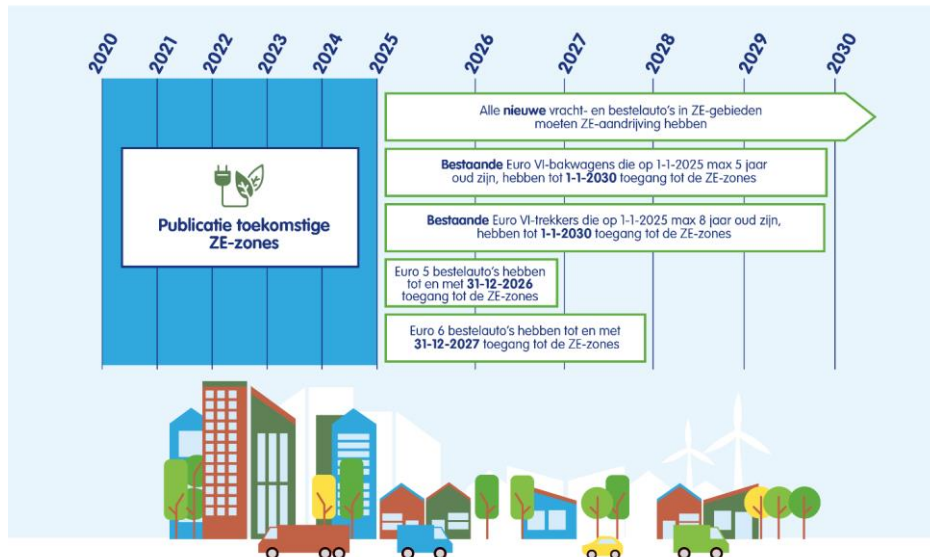
[Tekst]

De zone treedt op [ingangsdatum van de zone in uw gemeente] geleidelijk in werking. Om voor ondernemers de overstap naar elektrische bestelbussen en vrachtwagens haalbaar en betaalbaar te maken, geldt een landelijke overgangsregeling. Bestelbussen en vrachtwagens die vanaf 2025 worden aangeschaft, hebben alleen toegang tot de zones als ze emissievrij zijn. Voor voertuigen die eerder zijn aangeschaft geldt tot 2030 een overgangstermijn die verschilt per type voertuig. Zie de onderstaande afbeelding.

De ingangsdata van de zero-emissiezones in de diverse steden kunnen overigens van elkaar verschillen. Dit hangt af van het moment waarop besloten is de zone in te voeren. In geen geval is dit eerder dan 1 januari 2025.



### Toegang tot zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's



De lokale wegbeheerder kan al dan niet tijdelijk ontheffing van deze landelijke kaders verlenen. Bijvoorbeeld in de volgende gevallen:

- wanneer het vanwege financiële redenen onevenredig wordt geacht om de overstap naar zero-emissie bestel- en vrachtauto's te maken; dan kan hiervoor meer tijd worden gegund via een hardheidsclausule;
- voor specifiek gebruik, waarvoor nog geen zero-emissie voertuig beschikbaar is;
- voor bijzondere voertuigen, zoals invalidevoertuigen.

[Tussenkop]

Wat betekent de verandering voor u als u binnen de zone woont?

[Tekst]

Voor particulieren die binnen een zero-emissiezone wonen verandert er weinig. Alle

personenvoertuigen hebben toegang tot de zone. Als u privé een bestelbus rijdt, moet u wel overgaan op een zero-emissievoertuig. Een andere mogelijkheid is om een ontheffing aan te vragen bij uw gemeente. U moet dan aantonen dat uw bestelbus niet bedrijfsmatig gebruikt wordt.

[Tussenkop]

Wat betekent de zero-emissiezone voor u als ondernemer?

[Tekst]

Vanaf 2030 mogen alleen nog bestelbussen en vrachtwagens zonder uitstoot de binnensteden in en al vanaf 2025 treden beperkingen in. Bent u winkelier binnen de zone? Of bent u als ondernemer gevestigd of actief binnen de zone voor bijvoorbeeld bouwlogistiek, pakketvervoer, service- en installatiediensten, infrawerken, afvalophaal of horecabelevering? Dan heeft deze maatregel mogelijk een behoorlijke impact op uw logistiek. Wat gaat dit betekenen voor de bevoorrading van uw winkel of restaurant? Of hoe kunt u als aannemer straks nog bij uw project in de binnenstad komen? En waar kunt u dan uw elektrische voertuig opladen?

Deze verandering in de binnensteden lijkt misschien nog ver weg, maar er moet nog veel gebeuren. We nodigen u uit om met ons nú al aan de slag te gaan. Laat u informeren over subsidieregelingen om over te stappen op emissievrij rijden. **En laat u inspireren door concrete voorbeelden in het land die we voor u verzameld hebben.**

Die voorbeelden betreffen niet alleen de overstap naar zero-emissieauto's, want er zijn nog veel meer manieren om de logistiek duurzamer en slimmer te organiseren. Denk bijvoorbeeld aan gebruikmaking van een goederenhub aan de rand van de stad, de inzet van een fietskoerier en samenwerkingen in de keten.

[Zie de teksten 'Specifieke informatie voor ondernemers']

[Kadertekst]

Laat u helpen door onze adviseurs

[Tekst]

De provincies Gelderland en Overijssel hebben logistiek makelaars die u graag helpen bij de overstap naar elektrisch rijden en schone logistiek. Zij kunnen u desgewenst ook ondersteunen bij het maken van een projectplan.

U kunt hiervoor contact opnemen met:

[Contactgegevens van de logistieke makelaars]

[Tussenkop]

Waar u terecht kunt voor meer informatie

[Tekst]

Wilt u meer informatie over de zero-emissiezones? Op de website van Zero Emissie Stadslogistiek vindt u de meest actuele informatie over de invoering van de zones in de Nederlandse steden. Daarnaast vindt u hier interessante voorbeeldcases van duurzame stadslogistiek.

[Bezoek de website](#)

Wilt u weten wat de zones betekenen voor zzp'ers zoals schilders en monteurs; of hoe u als leverancier in contact kunt komen met grote inkopers in de stad? Ook op deze en vele andere vragen vindt u het antwoord op de website van Zero Emissie Stadslogistiek.

[Bekijk de veelgestelde vragen](#)

**Commented** 5.1.2e : Mooi als we dit kunnen aanvullen met voorbeelden uit Gelderland en Overijssel!

[Specifieke informatie voor ondernemers die een zaak hebben binnen de zone, ondernemers die werk verrichten binnen de zone en leveranciers die er bezorgen en bevoorraden]

[Kop]

Specifieke informatie voor ondernemers

[Tekst]

Wat gaat de zero-emissiezone betekenen voor de bevoorrading van uw winkel of restaurant? Of hoe kunt u als aannemer straks nog bij uw project in de binnenstad komen? En waar kunt u dan uw elektrische voertuig opladen?

Laat u informeren over de mogelijkheden om over te stappen op elektrisch rijden en schonere logistiek. Bekijk welke subsidieregelingen voor u van toepassing zijn. [En laat u inspireren door mooie, succesvolle voorbeelden in het land.](#)

[Kadertekst]

Gratis advies

[Tekst]

Wilt u graag persoonlijk advies. Dat kan! De provincies Gelderland en Overijssel hebben logistiek makelaars die u graag helpen. Ze zijn er om zowel kleine en grote ondernemers te ondersteunen bij de overstap naar zero-emissievoertuigen en schonere logistiek. Voor ieder bedrijf specifiek kijken ze wat de meest efficiënte en voordelige oplossing is. Advies op maat dus én gratis.

[Quote]

'We kennen het aanbod, de (on)mogelijkheden en weten welke subsidies ondernemers wellicht kunnen gebruiken. Ons netwerk is groot: we werken in meerdere regio's. Ook gebruiken we onze contacten en netwerken om bedrijven met elkaar in contact te brengen.'

*Christiaan Zweers, logistiek makelaar provincie Gelderland*

[Contactgegevens logistiek makelaars Gelderland en Overijssel]

[Tussenkop]

Met welke stappen bereidt u zich goed voor op de overstap naar schone logistiek?

[Tekst]

Hoe bereidt u uw bedrijf voor op zero-emissiezones en op duurzame, schone logistiek? In een overzichtelijk stappenplan voor ondernemers geeft stichting Natuur & Milieu u alle informatie over een goede voorbereiding.

[Bekijk het stappenplan](#)

[Tussenkop]

Welke mogelijkheden heeft u om over te stappen naar schone logistiek?

[Tekst]

Als uw zaak gevestigd is in een zero-emissiezone en u afhankelijk bent van uw bestelbus of vrachtwagen op fossiele brandstof, is het belangrijk tijdig naar schone alternatieven te zoeken.

Benieuwd wat de mogelijkheden zijn? Wij vertellen u graag meer over:

- een elektrische bestelbus of vrachtwagen aanschaffen
- een elektrische bestelbus delen
- laten leveren en bezorgen door een elektrische bestelbus
- een vrachtfiets aanschaffen, collectief of individueel
- gebruik maken van deel-vrachtfietsen

**Commented** 5.1.2e : Mooi als we dit kunnen aanvullen met voorbeelden uit Gelderland en Overijssel!

- laten leveren en bezorgen door een vrachtfiets
- slimme logistiek met hubs en pick-up points
- duurzame afvalinzameling

Daarbij vindt u ook informatie over subsidiemogelijkheden en aantrekkelijke fiscale voordelen. Én inspirerende voorbeelden, want op meer en meer plekken in het land zien we duurzame logistieke oplossingen opkomen.

[Informatie over het aanschaffen van een elektrische bestelbus]

[Kop]

Een elektrische bestelbus of vrachtwagen aanschaffen

[Inleiding]

Bent u als ondernemer afhankelijk van uw bestelbus of vrachtwagen en bent u benieuwd wat de mogelijkheden zijn als u overweegt zelf een elektrisch voertuig aan te schaffen? We zetten hier nuttige informatie en tools voor u op een rij.

[Kop]

Voordelen van een elektrische bestelbus

[Tekst]

Of het nu gaat om bevoorrading, bezorging of verspreiding van goederen tussen locaties, een elektrische bestelbus kan hierbij een slimme keuze zijn.

De elektrische bestelbus is:

- ✓ flexibel: u mag zonder problemen door milieuzones en emissievrije zones rijden.
- ✓ duurzaam: uw CO<sub>2</sub>-uitstoot ligt lager én u rijdt zuiniger.
- ✓ goedkoop: u hebt minder onderhoudskosten, lage oplaadkosten én fiscaal voordeel bij aanschaf of lease.
- ✓ goed voor uw imago: u bent duurzaam bezig en denkt aan het milieu, waardoor klanten een positief beeld van u hebben.
- ✓ handig voor reclame: u kunt uw bestelbus benutten als reclamezuil.

[Tussenkop]

Keuzehulp elektrisch rijden

[Tekst]

Wilt u weten of u uw klus met een elektrisch voertuig kunt doen, welk voertuig het best bij uw bedrijf past, en wat elektrisch rijden organisatorisch en financieel voor uw bedrijf betekent? Gebruik dan een van deze handige tools:

- [Keuzehulp bestelbussen Rabo Electric](#)  
U ontdekt in vijf minuten welke bestelbus het beste aansluit bij uw situatie; van welke subsidies en fiscale voordelen u profiteert; en wat de gebruikskosten zijn.
- [Tool vergelijking maandlasten bestelbussen](#)  
Voer het kenteken van uw huidige bestelauto in en vergelijk de maandlasten van een nieuwe diesel met het elektrische aanbod van dit moment. Het effect van subsidies wordt daarin meegenomen.
- [Tool impactberekening elektrisch laden](#)  
Welke impact heeft elektrisch laden op uw ritten? Hoeveel geld bent u kwijt per laadbeurt? En wat voor accu heeft u nodig? U weet het dankzij deze handige tool.

- [Tool berekening totale kosten elektrische vrachtwagen](#)  
Stel, u gaat over op een volledig elektrische vrachtwagen. Wat kost zo'n wagen dan? Met deze tool berekent u de Total Cost of Ownership, dus niet alleen de aanschafprijs, maar ook bijvoorbeeld subsidies, afschrijving en onderhoud. Zo kunt u een goede afweging maken.
- [Subsidie scan verduurzaming wagenpark](#)  
Wilt u een heel wagenpark verduurzamen? Dan is het raadzaam een scan te laten uitvoeren om inzicht te krijgen in de operationele, technische en financiële haalbaarheid. De provincies Gelderland en Overijssel stellen hiervoor subsidies beschikbaar.  
[Bekijk de subsidie voor Gelderland](#)  
[Bekijk de subsidie voor Overijssel](#)
- [Overzicht beschikbare modellen elektrische bestelbussen](#)  
Welke volledig elektrische bestelbussen zijn er op dit moment in Nederland te koop? De ANWB heeft het voor u op een rij gezet, gesorteerd in drie formaten: compacte bestelauto's, middelgrote bussen en grote bestelbussen.

Uiteraard kunnen bij de keuze voor een elektrisch voertuig ook de plaatselijke autodealers u goed helpen. Kijk op hun websites voor een overzicht van de modellen die ze leveren en meer informatie over hun dienstverlening.

[Tussenkop]

Subsidies en fiscaal voordeel

[Tekst]

Bij de overstap naar elektrisch rijden kunt u als ondernemer gebruikmaken van meerdere subsidieregelingen. We zetten de belangrijkste hier voor u op een rij. Aan het eind verwijzen we u naar de pagina waar u alle landelijke regelingen vindt, zoals ook een specifieke regeling voor de bouwsector en een regeling voor innovatie- en onderzoeksprojecten.

- [Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's \(SEBA\)](#)  
Als u als ondernemer hebt besloten om een emissievrij voertuig aan te schaffen, kunt u subsidie krijgen. Het maximale subsidiebedrag is 5000 euro en geldt voor de voertuigcategorieën N1 en N2 (tot maximaal 4250 kg).
- [Kleinschaligheidsaftrek \(KIA\)](#), [Milieu-investeringsaftrek \(MIA\)](#) en [Willekeurige afschrijving milieu-investeringen \(Vamil\)](#)  
KIA, MIA en Vamil bieden fiscale voordelen voor ondernemers die investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen, zoals elektrische bestelbussen en vrachtwagens, en bestelbussen en vrachtwagens op waterstof.
- [Subsidie scan verduurzaming wagenpark](#)  
Wilt u een heel wagenpark verduurzamen? Dan is het raadzaam een scan te laten uitvoeren om inzicht te krijgen in de operationele, technische en financiële haalbaarheid. De provincies Gelderland en Overijssel stellen hiervoor subsidies beschikbaar.  
[Bekijk de subsidie voor Gelderland](#)  
[Bekijk de subsidie voor Overijssel](#)

Een rekenvoorbeeld:

Stel uw fiscale winst bedraagt na reguliere afschrijving 75.000 euro, en u betaalt 25 procent belasting over de fiscale winst van uw bedrijf. U schaft een elektrische bestelbus van 50.000 euro aan, waardoor u volgens de MIA 27 procent van die investering van de winst mag aftrekken.

27 procent van 50.000 euro is 13.500 euro. De fiscale winst wordt nu 61.500 euro (75.000 - 13.500). Zonder MIA zou u 18.750 euro belasting moeten betalen (75.000 x 25 procent), maar met gebruik van

MIA verlaagt u het bedrag naar 15.375 euro (61.500 x 25 procent). Dit levert een direct fiscaal voordeel van 3.375 euro op. Daarnaast kunt u via SEBA maximaal 5.000 euro ontvangen.

Aanschaf e-bestelbus	€50.000
Bruto voordeel MIA (27% van aanschafprijs)	€13.500
<b>Netto voordeel MIA</b>	<b>€3.375</b>
Voordeel SEBA (10% van aanschafprijs)	€5.000
<b>Fiscaal voordeel</b>	<b>€8.375</b>

\* aan deze berekening kunnen geen rechten worden ontleend

[Tussenkop]

Beschikbaarheid laadinfrastructuur

[Tekst]

Een elektrisch voertuig aanschaffen, betekent ook dat u deze moet kunnen opladen. Dit kan op privaat terrein, semi-publiek terrein zoals een parkeergarage, of publiek terrein. Gemeenten werken met diverse partijen samen om dit netwerk goed in te richten en tijdig te voldoen aan de behoeften. Voor informatie over de laadinfrastructuur in uw omgeving kunt u terecht bij de plaatselijke autodealers of op [de website Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#)

[U kunt als gemeente eventueel ook een probeeractie aanbieden, waarin u ondernemers de mogelijkheid biedt gratis een elektrische bestelbus uit te proberen. Zie hiervoor ook de [voorbeeldflyer](#) van gemeente Zwolle]

**Commented** [31.12e](#) : Moet dan apart worden bijgevoegd bij deze toolbox.

[Informatie over het delen van elektrische bestelbus]

[Kop]

Een elektrische bestelbus delen

[Tekst]

In een winkelstraat of gebied met meerdere zelfstandig ondernemers en speciaalzaken kan als logistieke oplossing deelmobiliteit een uitkomst bieden. Hierbij deelt u samen met verschillende ondernemers en winkeliers een elektrisch vervoermiddel. Een diverse gebruikersgroep zorgt voor een optimaal gebruik van het voertuig. Zo zou de bakker er in de ochtend gebruik van kunnen maken, in de middag de bloemist en in de avond het restaurant voor maaltijdbezorging. Boeken van de elektrische bestelbus kan eenvoudig via een app of website.

[Bekijk het inspirerende voorbeeld van iZERO in Venlo](#)

[Informatie over het laten beleveren en bezorgen door een e-bestelbus]

[Kop]

Bezorging en bevoorrading door elektrische voertuigen

[Tekst]

U kunt voor bevoorrading van bijvoorbeeld uw winkel zelf een elektrisch voertuig aanschaffen, maar dit ook uitbesteden aan een bezorgdienst. Meer en meer bieden bezorgdiensten de mogelijkheid goederen te bezorgen en winkels te bevoorraden met elektrische voertuigen.

Laat u inspireren door de volgende voorbeelden:

- *Duurzame bezorging non-food- en foodproducten aan Zwolse horeca*

Zwolle gaat de strijd aan met de diesel-bezorgkilometers. De horeca is “goed” voor 40 procent van alle vervoersbewegingen in de binnenstad. Dit zorgt voor veel CO<sub>2</sub>-uitstoot, geluidsoverlast en schade aan het fragiele wegdek in de binnenstad. Daar komt nu verandering in. Vanuit een distributielocatie aan de rand van Zwolle wordt aan de horeca food en non-food geleverd met elektrisch vervoer.

[Lees meer](#)

- *Emissievrije bevoorrading Amsterdamse supermarkten*  
Hoe zorg je ervoor dat supermarkten zo veel mogelijk emissievrij worden bevoorrad? Met deze uitdaging ging Albert Heijn samen met zeven partners in 2019 aan de slag. Deze partijen testten de inzet van elektrische en plug-in hybride trucks om supermarkten in Amsterdam duurzaam te bevoorraden. Een test die belangrijke inzichten geeft in de technische, operationele, organisatorische en financiële aspecten van emissievrije bevoorrading.

[Lees meer](#)

[Informatie over het aanschaffen van een vrachtfiets, collectief of individueel]

[Kop]

Aanschaf vrachtfiets, collectief of individueel

[Tekst]

Bent u ondernemer en moet u vaak of af en toe wat ophalen of bezorgen? Dat kan met de vrachtfiets. Kijk naar de mogelijkheden om zelf of gezamenlijk, met bijvoorbeeld een straat of netwerk, een vrachtfiets aan te schaffen. Voor meer informatie over de beschikbare modellen, kunt u terecht bij een van de plaatselijke fietswinkels.

[Tussenkop]

De voordelen

[Tekst]

Of het nu gaat om bevoorrading, bezorging of verspreiding van goederen tussen locaties, een vrachtfiets kan hierbij een slimme keuze zijn. De (elektrische) vrachtfiets is:

- ✓ snel: in de binnenstad overbrugt u afstanden vaak sneller dan met de auto.
- ✓ flexibel: u bent niet afhankelijk van venstertijden.
- ✓ duurzaam: uw CO<sub>2</sub>-uitstoot ligt lager.
- ✓ goedkoop: u hebt geen parkeer- en brandstofkosten én fiscaal voordeel bij aanschaf.
- ✓ gezond: u bent in beweging, in plaats van het stilzitten in de auto.
- ✓ goed voor uw imago: u bent duurzaam bezig, denkt aan het milieu, waardoor klanten een positief beeld van u hebben.
- ✓ handig voor reclame: u kunt de vrachtfiets benutten als reclamezuil.

[Tussenkop]

Fiscaal voordeel en subsidie

[Tekst]

Als u als ondernemer een elektrische vrachtfiets aanschaft, kunt u in aanmerking komen voor de volgende fiscale regelingen:

- Milieu-investeringsaftrek, de zogenoemde MIA: 50 procent van de aanschafwaarde van de elektrische fiets met kenteken komt in aanmerking voor een aftrek. Gewone elektrische bakfietsen vallen in de categorie met 13,5 procent aftrek.
- Versnelde afschrijving milieu-investeringen, ook wel Vamil genoemd: Op de elektrische fiets kunt u extra snel afschrijven mits het bedrijfsmiddel op de milieulijst staat. In het jaar van aanschaf kunt u al 75 procent willekeurig afschrijven en in het jaar daarna kan de overige 25 procent worden afgeschreven. Dit houdt in dat u de kosten dus eerder in aftrek mag brengen dan de aanschafprijs van andere bedrijfsmiddelen. Dit levert veel voordeel op.

- Kleinschaligheidsinvesteringsaftrek, oftewel KIA: Met deze regeling worden ondernemers gestimuleerd om te investeren. Door het toepassen van deze regeling kunt u 28 procent van de totale investering aftrekken, mits u aan de voorwaarden voldoet.

Enkele voorwaarden:

- Het moet gaan om een elektrische vrachtfiets voor het bezorgen van postpakketten of boodschappen of het gescheiden inzamelen van bedrijfsafval.
- Het moet gaan om een elektrische vrachtfiets met drie wielen.
- De aanschafwaarde van de vrachtfiets moet ten minste 3000 euro bedragen.

[Bekijk alle voorwaarden op de website van Rijksdienst voor Ondernemend Nederland](#)

Hebt u een onderneming in de provincie Overijssel, dan kunt u ook in aanmerking komen voor de subsidie Stimulering elektrische vrachtfiets. Dit is een subsidie voor elektrische vrachtfietsen die na 1 april 2021 zijn aangekocht of geleased, voor een periode van minimaal drie jaar.

Een rekenvoorbeeld:

Bij een vrachtfiets van 4.499 euro ontvangt u een belastingvoordeel van 2.780,61 euro. Daarbovenop komt de subsidie Stimulering elektrische vrachtfiets van maximaal 1.500 euro (maximaal 30 procent van de kosten die voor subsidie in aanmerking komen, met een maximum van 1.500 euro per elektrische vrachtfiets).

[U kunt als gemeente eventueel ook een probeeractie aanbieden, waarin u ondernemers de mogelijkheid biedt gratis een elektrische vrachtfiets uit te proberen. Zie hiervoor ook de [voorbeeldflyer](#) van gemeente Zwolle]

[Tussenkop]

Een vrachtfiets delen

[Tekst]

Investeren in een vrachtfiets kunt u gezamenlijk doen met andere ondernemers. Laat u inspireren door de volgende mooie voorbeelden:

- *Deelvrachtfiets voor ondernemers in het Overijsselse Assendorp*  
Een groep ondernemers in Assendorp schaft gezamenlijk een elektrische deelbakfiets aan, zodat ze minder vaak de auto hoeven te pakken om spullen te vervoeren. Als zoveel mogelijk ondernemers meedoen, wordt de parkeerdruk lager en is er minder uitstoot. Zo komen ze tegemoet aan een wens van veel Assendorpers: een leefbaardere wijk met minder auto's.

[Lees meer](#)

- *Proef met gratis elektrische vrachtfiets in Groningen*  
In 2025 moet de binnenstad van Groningen logistiek emissievrij zijn. De vrachtfiets, ook wel cargobike genoemd, is daarin een belangrijke speler. Bedrijven en organisaties die regelmatig goederen vervoeren kunnen via Groningen Bereikbaar twee weken gebruik maken van een elektrische cargobike.

[Lees meer](#)

[Informatie over bezorging en bevoorrading door vrachtfiets]

[Kop]

Bezorging en bevoorrading door vrachtfiets

[Tekst]

Duurzaam en efficiënt goederen bezorgen en winkels bevoorraden, kan uitstekend met fietskoeriers.

Commented 5.1.2e Moet dan apart worden bijgevoegd bij deze toolbox.

Bijvoorbeeld door daar gezamenlijk met andere ondernemers gebruik van te maken. U kunt uw bestellingen dan klaarzetten bij een centraal distributiepunt, ook wel hub genoemd. Daar haalt de fietskoerier de bestellingen op en zorgt voor verspreiding. Steeds meer lokale en landelijke bezorgdiensten bieden de mogelijkheid van levering per fiets aan.

[Informatie over slimme logistiek via hubs en pick up points]

[Kop]

Slimme logistiek via hubs en pick up points

[Tekst]

Verkeersbewegingen in de binnensteden verminderen kan ook door leveringen te bundelen en goederen over te slaan in zogenoemde hubs buiten de binnenstad. Dit gebeurt bijvoorbeeld al voor bevoorrading van winkels in de binnenstad van Utrecht. De levering gebeurt met elektrische voertuigen, waardoor ze ook niet gebonden zijn aan laad- en lostijden en altijd elk deel van de stad kunnen bereiken. Een andere slimme logistieke oplossing voor minder verkeer in de binnenstad zijn pick up points, plekken om pakketten op te halen en af te leveren.

[Kop]

Verduurzamen afvalinzameling

[Tekst]

Als ondernemer kunt u ook bijdragen aan het reduceren van voertuigbewegingen door te kiezen voor afvalinzameling door zero-emissie-voertuigen.

Neem dit inspirerende voorbeeld uit Zwolle:

Met de bakfiets zamelt REMONDIS koffiedik in bij bedrijven. Dit is de grondstof waarop start-up-bedrijf 'Zwolsche Zwammen' zijn oesterzwammen laat groeien, die vervolgens weer verwerkt worden tot kroketten en bitterballen.

Of dit initiatief in meerdere steden:

Minder vuilniswagens, minder CO<sub>2</sub> en minder fijnstof, dat is het doel van het zogenoemde White-Label-concept. Verschillende inzamelaars werken hierbij samen om met een gedeeld inzamelvoertuig de inzameling te verzorgen. Afvalbedrijven Suez (tegenwoordig PreZero) en Renewi introduceerden dit concept in 2018 met de pilot Green Collecting Haarlem. Inmiddels is deze manier van inzamelen ook in andere steden een succes.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	4, 5, 8, 10

## Onderwerp

Ondertekening Uitvoeringsagenda Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES)

<b>Opsteller</b>	5.1.2e	<b>Behandeldatum</b>	19 januari 2021
<b>Programma</b>	Duurzaamheid	<b>Status</b>	Openbaar
<b>Portefeuillehouder</b>	H. Tiemens		

## Advies

1. Instemmen met de 'Uitvoeringsagenda Zero Emissiezone Stadslogistiek' van het ministerie van Infrastructuur en Milieu
2. Wethouder Tiemens machtiging verlenen om de Uitvoeringsagenda Zero Emissiezone Stadslogistiek te ondertekenen
3. De raad middels bijgevoegde brief informeren over de voortgang van de Zero Emissiezones Stadslogistiek

## Aanleiding

De Gemeente Nijmegen is één van de ondertekenaars van de landelijke 'Greendeal Stadslogistiek'. Samen streven de ondertekenaars naar een verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO2-uitstoot conform het klimaatakkoord.

Op 9 februari willen de ondertekenaars van de Greendeal graag een volgende stap zetten op weg naar de Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES) door het ondertekenen van de uitvoeringsagenda.



In het Klimaatakkoord is afgesproken een uitvoeringsagenda voor stadslogistiek op te stellen. De agenda heeft twee doelen:

- a. Het ontwikkelen van een landelijk gezamenlijk actieplan.
- b. Het maken van afspraken over uniforme uitgangspunten.

Uiteindelijk doel is de invoering van Zero Emissiezones in ca 40 grote steden in Nederland.

De realisatie van de zero-emissiezones voor stadslogistiek vanaf 2025 is een van de speerpunten. Om te zorgen dat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden, wordt tijdig vastgesteld hoe de invoering zal plaatsvinden. Partijen streven naar een efficiënte en effectieve uitvoering (zowel voor de overheid als voor de logistieke sector). Met uniforme landelijke uitgangspunten willen partijen een lappendeken aan regels voorkomen

### Raadsbesluit

De raad van de gemeente Nijmegen heeft op 23 september 2020 ingestemd met het Raadsvoorstel 'Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit in 2030'. Onderdeel van dit besluit is het instellen van een Zero Emissiezone Stadslogistiek in 2025. De raad heeft besloten om de Binnenstad (binnen de singels) en Hof van Holland aan te wijzen als Zero Emissiezone Stadslogistiek en een onderzoek te starten of een Zero Emissiezone Stadslogistiek ook haalbaar is voor de universiteitscampus.



Met de instemming van de raad (3<sup>e</sup> stap uit bovenstaande tijdslijn) kan de invoering van de Zero Emissiezone in 2025 in Nijmegen verder worden uitgewerkt. De ondertekening van de uitvoeringsagenda is hierbij een belangrijke tussenstap.

### Waarom een uitvoeringsagenda?

De uitvoeringsagenda kan gezien worden als een gezamenlijk stappenplan van de betrokken partijen als gemeenten, het ministerie, transportsector en stichting natuur&milieu. In de agenda leggen de betrokkenen vast wat zij de komende periode gaan uitzoeken, afstemmen en uitvoeren teneinde de invoering van Zero Emissiezones in 2025 goed te laten verlopen.

De gezamenlijke uitvoeringsagenda helpt de logistieke dienstverleners in Nederland, die vaak in meerdere steden hun diensten moeten leveren. Zij worden dan immers niet met een lappendeken aan verschillende maatregelen op verschillende niveaus in verschillende steden geconfronteerd, maar weten beter 'waar ze aan toe zijn'. Maar ook voor gemeentes biedt het gezamenlijk optrekken voordelen doordat veel zaken nu landelijk en/of gezamenlijk uitgezocht en opgepakt worden.

### Ondertekening

Door COVID-19 is het helaas niet mogelijk om de ondertekening 'live' te organiseren. Daarom dient de ondertekening door de gemeente vooraf plaats te vinden, te worden vastgelegd en zal de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als laatste op 9 februari haar handtekening zetten.

Om de raad mee te nemen in de stappen die gezet zijn en gaan worden naar aanleiding van haar besluit tot invoering van een Zero Emissiezone Stadslogistiek wordt voorgesteld de raad middels bijgevoegde raadsbrief te informeren.

### Beoogde impact

Met het ondertekenen van de uitvoeringsovereenkomst willen we de luchtkwaliteit in het centrum van Nijmegen verbeteren en emissievrije logistiek stimuleren om zo bij te dragen aan de duurzame bereikbaarheid van Nijmegen.

Daarnaast willen we aanhaken op de landelijke ontwikkelingen en landelijke afspraken rondom de invoering van Zero Emissiezones ter vergroting van het draagvlak voor invoering, en om gebruik te kunnen maken van landelijke kennis.

### Argumenten

#### 1.1 *De invoering van een Zero Emissiezone geeft uitvoering aan het raadsbesluit 'Op weg naar een gezonde Luchtkwaliteit'*

De uitvoeringsagenda legt vast welke stappen de gemeente (en andere betrokkenen) willen nemen om de Zero Emissiezones uiteindelijk op de juiste wijze met voldoende draagvlak in te kunnen voeren

#### 1.2 *Door het ondertekenen van de uitvoeringsagenda trekt de gemeente Nijmegen gezamenlijk op met alle ondertekenaars van de Greendeal.*

Niet alleen gemeentes en de minister zullen de uitvoeringsagenda tekenen; ook vertegenwoordigers van de logistieke sector zijn vertegenwoordigd. Dit betekent dat we gebruik kunnen maken van de landelijke afspraken over de invoering van de zones, de timing en afspraken over ontheffingen. En dat deze afspraken kunnen rekenen op instemming vanuit de logistieke sector. Dit is zeer belangrijk voor het draagvlak.

#### 1.3 *De uitvoeringsagenda is een intentieovereenkomst.*

Hoewel partijen naar elkaar uitspreken hun uiterste best te zullen doen om conform de uitvoeringsagenda te handelen, spreken zij ook af dat de afspraken 'niet in rechte afdwingbaar' zijn. Ook kan iedere partij zich uit de overeenkomst terugtrekken. Het uiteindelijke mandaat voor invoering van de zone ligt per gemeente bij ieder college wanneer zij een verkeersbesluit neemt.

#### 1.4 *Het college dient de raad te informeren over lopende projecten*

Het informeren van de raad is een van de taken van het college.

### Kanttekeningen

#### 1.1 *De uitvoeringsagenda kent een aantal compromissen*

De (ambtelijke) insteek vanuit Nijmegen richting uitvoeringsagenda was hoger dan nu in de uitvoeringsagenda is vastgelegd. Het had onze voorkeur om in de beginperiode van de ingestelde Zero Emissiezones minder ontheffingen mogelijk te maken. Conform deze uitvoeringsagenda mogen bepaalde types niet-emissievrije bestelbussen (euro 6-norm) tot 2028 en sommige vrachtwagens tot 2030 nog wel de zone in. Dit is een handreiking die uiteindelijk aan de logistieke sector is gedaan omdat nog niet alle voertuigen in een elektrische variant beschikbaar zijn en om de kans op snelle afschrijvingen/desinvestering te verminderen.

### Financiën

Aan het ondertekenen van de uitvoeringsagenda en versturen van de brief aan de raad zijn geen financiële consequenties verbonden.

De kosten voor invoering van de zone zijn gedekt binnen het raadsvoorstel 'Op weg naar een gezonde Luchtkwaliteit'

## **Collegevoorstel**

### **Vervolg**

Bijgevoegde brief dient aan de raad verstuurd te worden. Wij zullen de raad blijven informeren over de voortgang van het project Zero Emissiezone Stadslogistiek.

Gewerkt wordt nu aan een projectplan inclusief strategisch communicatieplan om de invoering van de Zero Emissiezone Stadslogistiek verder uit te werken, en om alle betrokkenen te informeren over de invoering van de zone in 2025.

### **Bijlage(n)**

- Concept Informatiebrief raad Zero Emissiezone Stadslogistiek
- Uitvoeringsagenda Zero Emissiezone Stadslogistiek

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

# Resultaten SPES II Arnhem, Ede en Nijmegen

---

11 maart 2021

## &Morgen

---

Stadsplateau 5  
3521 AZ Utrecht

+31 (0)30 215 50 80  
info @enmorgen.nl  
www.enmorgen.nl

## SPES II Arnhem, Ede en Nijmegen

---

Opdrachtgevers: Provincie Gelderland  
en gemeenten Arnhem, Ede en  
Nijmegen

### Auteurs

5.1.2e [redacted], 5.1.2e [redacted], 5.1.2e [redacted] en  
5.1.2e [redacted]



# Inhoud

Aantal bijlage(n): 6

Managementsamenvatting	3
Inleiding	6
1. Inventarisatie oplossingen minder en schoner vrachtverkeer	8
2. Visie stakeholders op minder en schoon	9
3. Inzichten in gedragsverandering	12
4. Communicatieaanpak Zero Emissiezone	16
5. Kosten handhaving	21
6. Mogelijke impact per variant nul-emissiezone Ede	24
7. Nul-emissiezone Ede – resultaten consultatie ondernemingen in Ede-centrum	26
Bijlage 1: Verslagen stakeholdersessies Ede, Arnhem en Nijmegen	30
Bijlage 2: Resultaten diepte-interviews SPES II Arnhem-Ede-Nijmegen	36
Bijlage 3: Presentatie impact varianten nul-emissiezone op CO <sub>2</sub> uitstoot in Ede	38
Bijlage 4: Presentatie kosten van handhaving in Nijmegen	39
Bijlage 5: Werkwijze gesprekken consultatie nul-emissiezone Ede	40

# Managementsamenvatting

1. Bewoners, ondernemers, bezoekers en gemeenten streven naar een prettiger en leefbaarder stadscentrum en willen meedoen aan de uitvoering van het klimaatakkoord. Eén van de bouwstenen voor deze ambities is de verduurzaming van de stedelijke logistiek. In het Klimaatakkoord zijn hierover landelijke afspraken gemaakt, waarbij toegewerkt wordt naar de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025. De gemeenten Arnhem, Ede, Nijmegen en de provincie Gelderland hebben als onderdeel van deze ambities aan de combinatie &Morgen – Ecorys gevraagd om hen te ondersteunen door het uitvoeren van een SPES<sup>1</sup> II project. Hierin zijn de volgende vraagstukken centraal gesteld:
  - Vaststellen van de gemeentelijke kosten bij de invoering van een nul-emissiezone;
  - Vaststellen van de CO2 besparing bij de invoering van een nul-emissiezone in verschillende varianten (Ede);
  - Het organiseren van een permanente dialoog met de kleinere stakeholders;
  - Concretiseren van de mogelijkheden tot bundeling van goederenstromen van, naar en door kleine stakeholders in de nul-emissie zone.
2. In november 2020 zijn in Ede, Arnhem en Nijmegen stakeholderbijeenkomsten georganiseerd. Met vertegenwoordigers van de ondernemers in het centrum van de drie steden en van de logistieke bedrijven die deze gebieden bevoorraden zijn de mogelijkheden verkend om via een gezamenlijke aanpak het bestel- en vrachtverkeer in de binnensteden te verminderen. De belangrijkste opbrengsten van de bijeenkomsten zijn:
  - Vermindering van het aantal voertuigbewegingen in het centrum kan onder andere gerealiseerd worden door aandacht voor afvalstromen.
  - Er zijn concrete suggesties gedaan voor het bundelen stromen en gebruik van een hub.
    - Ondernemers een rol geven bij het stimuleren van het gebruik van de bestaande hubs en mogelijk nieuwe hubs
  - Privileges geven aan gebundelde leveringen in de binnenstad
  - Levertijdstoppen tussen de afnemers afstemmen en zo het aantal voertuigbewegingen van de servicegroothandel te verminderen
  - Bouwstromen zoveel mogelijk via bouwhubs laten lopen
  - Extra aandacht voor uitgaande stroom (waaronder thuisleveringen)
  - Invoering van een nul-emissiezone kan ondernemers prikkelen om efficiënter te werken. Er is behoefte aan snel duidelijkheid over de plannen voor introductie van een nul-emissiezone, met name over de keuze van het gebied en de planning van de besluitvorming.
  - Zet in op het benutten van landelijke platforms voor datadeling in logistiek om efficiënter vervoer te faciliteren.
  - Benut - binnen de beperkingen van de Omgevingswet - de dagranden voor de bevoorrading. Bijvoorbeeld door schoon en stil vervoer vroeger, later of langer in het centrum toe te laten
3. Via diepte-interviews met 20 ondernemers in Ede, Arnhem en Nijmegen is informatie verzameld om vast te stellen hoe het gedrag van ondernemers in de centrumgebieden aangepast kan worden om de goederenstromen meer te bundelen en investeringen in nul-emissievoertuigen te stimuleren. De belangrijkste algemene inzichten uit deze gesprekken zijn hieronder samengevat.
  - Ondernemers hebben in het algemeen geen moeite met de invoering van de nul-emissiezone. Het ligt voor de hand en past bij ander beleid om het leefklimaat in steden te verbeteren.

<sup>1</sup> Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- Kleine ondernemers verdienen wel aandacht. Vooral de kleine ondernemer die in de nul-emissiezone woont of zijn bedrijfspand heeft. Deze weet nog onvoldoende van de plannen rond de invoering van een zone en heeft straks weinig alternatieven.
  - Het goed informeren van deze doelgroep zou een van de communicatiedoelen rond de invoering van de nul-emissiezone moeten zijn.
  - Voor kleinere ondernemingen die relatief weinig in stad hoeven te zijn, verwachten de ondernemers dat daar wel oplossingen voor komen, zoals laad- en losvoorzieningen aan de rand van de zone, mogelijkheden om nabij de stad een elektrisch voertuig te huren of aflevering bij een hub.
  - Bij alle ondernemers bestaat de behoefte om de invoering van de nul-emissiezone in een breder perspectief te plaatsen. Vanuit een ambitie voor de binnenstad, het liefst compact en divers.
  - Er is een positieve houding (vanuit gevoelde urgentie) om samen te kijken wat anders en beter kan. Dat mag iets kosten en het liefst met heldere kaders (zo doen wij dat in onze stad) waaraan iedereen zich moet houden. Handhaving en stringent maar rechtvaardig ontheffingenbeleid horen daarbij.
  - Afvalverzameling wordt door de ondernemers als pijnpunt ervaren. Hier ligt een concrete kans om samen op te pakken.
  - Minder en schoner verkeer wordt door de ondernemers als positief ervaren voor de klantbeleving. Ze willen hier stappen inzetten.
  - Prijs is niet de grootste zorg bij de transitie naar elektrisch rijden. Ondernemers maken zich vooral zorgen om de actieradius in combinatie met de aanwezigheid en snelheid van de laadinfrastructuur.
4. Voor de 3 gemeenten zijn bouwstenen aangereikt voor de uitwerking van een communicatiestrategie waarmee de permanente dialoog met stakeholders gevoed kan worden. Hierover is afzonderlijk aan de gemeenten gerapporteerd.
5. Als onderdeel van dit SPES-project is een aanpak geschreven voor de communicatie over zero emissie stadslogistiek in de drie gemeenten. Doel van deze aanpak is zowel het informeren als het activeren van de ondernemers die in de binnenstad gebruik maken van bestelauto's. Informeren over de invoering van de zone: het waarom, de planning en de praktisch gevolgen voor de doelgroep. Activeren is in de eerste periode vooral gericht op de overstap door de ondernemers van een fossiel naar een elektrisch voertuig. Vanwege de doorlooptijd (lease/aanschaf/afschrijving van voertuigen) is het belangrijk om hier zo snel mogelijk mee te starten en dit de komende jaren voort te zetten.
- Bij de overstap naar elektrisch rijden spelen allerlei psychologische invloeden een rol. De communicatieaanpak draagt aantal mogelijke acties en tools voor die hierop inspelen, zoals bijvoorbeeld de inzet van e-besteladvies en de e-bestelcalculator, ervaring laten opdoen, een lokaal netwerk opbouwen (platform (zero emissie) stadslogistiek), gewenst gedrag zichtbaar maken en het ondersteunen van ondernemers met persoonlijk advies.
6. Voor Ede en Nijmegen is een detailanalyse gemaakt van de handhavingsmogelijkheden, en de kosten die hierbij komen kijken (investeringskosten en jaarlijkse monitoring kosten). Per gemeente is bepaald waar, en hoeveel, camera's er wenselijk zijn. Met indicatoren voor de onderliggende kostenposten is een totaal investeringsbedrag bepaald. Voor Ede zijn er nog vier potentiële zones, dus is vier keer een kostenraming gemaakt. Voor Nijmegen zijn de zones al bepaald, dus kon voor de drie locaties exact de meest wenselijke camera handhaving en bijkomende kosten geraamd worden. De ramingen zijn in een benchmark ook vergeleken met 30 andere gemeentes in Nederland en Vlaanderen.
- In Ede is voor de 4 mogelijke zones bepaald hoeveel camera's er wenselijk zijn, en op welke locaties deze best geïnstalleerd worden. De investeringskosten lopen van ca. 100.000 tot 300.000

EUR, afhankelijk van de grootte van de zone, voorkeur voor het aantal camera's en projectmanagement van de invoering en nadien monitoring. Een minimale invulling is berekend. Een maximale invulling, met een waterdichte dekking van alle ingangen in de zones, is als variant toegevoegd. De jaarlijkse handavingskosten zijn nu geraamd op 80.000 EUR tot 110.000 EUR. Sommige steden overwegen om het ANPR-systeem te leasen. Dat kan tot andere financieringskosten per jaar leiden, maar vereist nader onderzoek.

- Voor de camerahandhaving van de nul-emissiezone in Nijmegen is een raming gemaakt van de investeringskosten en jaarlijkse monitoringskosten. Eerst is voor de 3 locaties (Centrum, Heijendaal Hof van Holland) bepaald hoeveel camera's er wenselijk zijn, en op welke locaties deze best geïnstalleerd worden. De eenmalige investeringskost is geraamd op ca. 530.000 EUR, en jaarlijks ramen we nog ca. 85.000 EUR, samen 1,4 miljoen EUR op 10 jaar tijd.
7. Specifiek voor de gemeente Ede is gekeken naar de **mogelijke reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot door het bestel- en vrachtverkeer door invoering van verschillende varianten van een nul-emissiezone**. Op basis van verkeersgegevens die de gemeente ter beschikking heeft gesteld en met gebruik van recente landelijke indicatoren voor de gemiddelde uitstoot van voertuigen in verstedelijkte gebieden is een indicatieve berekening uitgevoerd van de mogelijke reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot door het bestel- en vrachtverkeer in Ede door het instellen van een nul-emissiezone stadslogistiek. Daarbij is onderscheid gemaakt naar vier verschillende varianten voor de omvang van de beoogde nul-emissiezone, van alleen het voetgangersgebied tot geheel Ede. De resultaten voor de komende jaren kunnen als volgt samen te vatten:
- In 2025 is een daling van ca. 25% emissies ten opzichte van 2019 mogelijk. Dit komt doordat nieuwe voertuigen dan al geen CO<sub>2</sub> emissie meer hebben. Oudere voertuigen mogen nog de zone in, als ze maar EURO V zijn (bestelbus) of EURO VI (truck).
  - In 2029 is een daling van ca. 70% emissies mogelijk, doordat de ingroei van ZE-voertuigen gestaag doorzet als gevolg van natuurlijke vervanging van voertuigen door ZE varianten. In de grote zone 'rechterhelft' blijft nog 5 kton van 15,5 kton CO<sub>2</sub> over
  - In 2030 zijn alle voertuigen verplicht ZE, op beperkt maatwerk na. Er is nog ca. 0,5 kton CO<sub>2</sub> per jaar over door het maatwerk.
8. Als onderdeel van deze verkenning heeft onderzoeksbureau &Morgen op verzoek van de gemeente Ede een telefonische consultatieronder onder de ondernemers in de binnenstad van Ede uitgevoerd. Doel hiervan was om bij de ondernemers in Ede de mening te peilen over de invoering van een emissievrije zone in Ede. Hiervoor is met 16 ondernemingen uit de binnenstad van Ede gesproken over de ZE-zone. Een grote meerderheid van de bevroegde lokale ondernemingen oordeelt positief over het invoeren van een ZE-zone in Ede. Een enkeling is geen voorstander van de ZE-zone in Ede. De ondernemers die de zone een goed idee vinden, vinden de zone een logisch gevolg van klimaatdoelen en vinden het goed dat er wordt gewerkt aan de kwaliteit van de binnenstad.
- Toch zijn er op- en aanmerkingen als er meer in detail wordt gesproken over een mogelijke ZE-zone. Ondanks dat het grootste deel van bevroegde ondernemingen positief is, worden er meer problemen voorzien dan dat er kansen worden genoemd. De landelijk werkende filiaal- en grootwinkelbedrijven hebben zich eerder al via hun belangenorganisatie evofenedex positief uitgelaten over de invoering van een nul-emissiezone in Ede.

# Inleiding

Bewoners, ondernemers, bezoekers en gemeente streven naar een prettiger en leefbaarder stadscentrum en willen meedoen aan de uitvoering van het klimaatakkoord. Eén van de bouwstenen voor deze ambities is de verduurzaming van de stedelijke logistiek. In het Klimaatakkoord zijn hierover landelijke afspraken gemaakt, waarbij toegewerkt wordt naar de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025.

Begin 2020 is voor de gemeenten Arnhem, Ede, Nijmegen en de provincie Gelderland het Collectief Implementatieplan nul-emissiezone stadslogistiek opgeleverd. In het verlengde hiervan hebben de drie gemeenten in samenwerking met de provincie Gelderland besloten om hieraan uitvoering te geven door een dialoog op te zetten met de kleinere stakeholders, een groep die tot nog toe beperkt betrokken is bij invoering van nul-emissie stadslogistiek. Door ook in deze SPES-ronde samen op te trekken, borduren de drie gemeenten en de provincie voort op de ingeslagen weg om rond nul-emissie stadslogistiek kennis te delen.

De gemeenten en de provincie hebben de combinatie &Morgen – Ecorys gevraagd om hen te ondersteunen bij dit SPES II project. Hierin zijn de volgende vraagstukken centraal gesteld:

- Nadere detaillering van de gemeentelijke kosten en CO<sub>2</sub> besparing bij de invoering van een nul-emissiezone bij de kleine en een grote variant met een beschrijving van de impact voor organisaties en bewoners (Ede);
- Het organiseren van een permanente dialoog met de kleinere stakeholders;
- Concretiseren van de mogelijkheden tot bundeling van goederenstromen van, naar en door kleine stakeholders in de nul-emissie zone.

De SPES-aanpak is onderverdeeld in vier hoofdonderwerpen:

- Kosten voor handhaving van een in te voeren nul-emissiezone voor stadslogistiek Nijmegen en expert toelichting voor kengetallen in Arnhem.
- Dialoog met de ondernemers in Arnhem, Ede en Nijmegen over de mogelijkheden voor minder en schoner bestel- en vrachtverkeer in de binnenstad.
- Kosten en effecten van verschillende varianten voor een nul-emissiezone voor stadslogistiek in Ede
- Dialoog met de ondernemers in Ede over de mogelijke invoering van een nul-emissiezone.

## Opbouw notitie

Deze notitie bevat de volgende onderdelen:

1. Inventarisatie van **oplossingen voor minder en schoner vrachtverkeer** op basis van een analyse van de openbare rapportages over stadslogistiek en de eigen ervaring van de adviseurs van &Morgen.
2. **Inventarisatie van de visie van stakeholders op minder en schoon** naar aanleiding van stakeholdersessies in Arnhem, Ede en Nijmegen in het najaar van 2020, deelname aan een bijeenkomst over stadslogistiek van de ondernemersvereniging in Arnhem en Denktank duurzame last mile Nijmegen.
3. Opbrengsten van diepte-interviews met ondernemers om de **bereidheid tot gedragsverandering** en kansen en bedreigingen hiervoor in kaart te brengen. Per stad is een mogelijkheid tot gedragsverandering aan de orde gesteld: in Ede het gebruik van een stadshub voor de bevoorrading van het centrum van Ede, in Arnhem de mogelijkheden voor afstemming van aanwezigheid van horeca-ondernemers en verschoning van het wagenpark met bouw- en servicebedrijven in Nijmegen.
4. Advies over de communicatieaanpak richting de Zero Emissiezone

5. **Inzichten in de kosten handhaving** van een nul-emissiezone in Nijmegen en voor de diverse varianten van een nul-emissiezone in Ede
6. Mogelijke **impact van de varianten voor de nul-emissiezone** in Ede op de uitstoot van CO<sub>2</sub>
7. Resultaten van de **consultatie** onder ondernemingen in Ede-centrum over de mogelijke invoering van een **nul-emissiezone in Ede**.

# 1. Inventarisatie oplossingen minder en schoner vrachtverkeer

Ter voorbereiding op de stakeholderbijeenkomsten en gesprekken met ondernemers is onderzoek gedaan naar haalbare oplossingen voor minder en schoner vrachtverkeer. De lijst is opgesteld door het doen van onderzoek naar projecten met een soort gelijk doel, het voeren van gesprekken met collega's die veel werkzaam zijn in de logistiek en op basis van eigen ervaring. Er is onderscheid gemaakt in de activiteiten die stakeholders (denk hierbij aan vervoerders, leveranciers, ondernemers, bewoners etc.) zelf kunnen doen en in de activiteiten waarbij de gemeente een rol kan spelen. Dit onderscheid maakt duidelijk dat diverse belanghebbende, verschillende activiteiten kunnen doen om bij te dragen aan eenzelfde doel.

Figuur 1: Algemene inventarisatie logistieke aanpassingen door stakeholders

<b>Bundelen in landelijke structuren</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Optimaal benutten netwerken landelijke binnenstadspecialisten</li></ul>
<b>Nieuwe vormen van lokale bundeling</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Inzetten mobiel depot</li><li>• Goederenuitgiftepunten</li><li>• Hub aan de stadsrand</li><li>• Stop en drop</li><li>• Marktplaats vervoer</li></ul>
<b>Inzet van schone en stille modaliteiten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• ZE bestel en vracht</li><li>• LEVV</li><li>• Vervoer over water</li></ul>
<b>Optimaliseren inkoop en bestellingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bestelgedrag veranderen</li><li>• Gezamenlijke inkoop en afvalverwijdering</li><li>• Kleinere verpakkingen</li><li>• Meer voorraadruimte op locatie</li><li>• Dagrandlevering</li></ul>

Figuur 2: overzicht mogelijke inzet gemeente op ondersteunende activiteiten

<b>Verkeersmaatregelen en regelgeving</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vergroten milieuzone / ZE zone</li><li>• Optimaliseren routing</li><li>• Verruimen venstertijden groen vervoer</li><li>• Aanscherpen toegangseisen / ontheffingen</li><li>• Dubbelgebruik laad- en losplekken</li><li>• Handhaving</li></ul>
<b>Data en platforms</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aanleveren statische en dynamische data volgens stramien Data voor Logistiek</li></ul>
<b>Procesondersteuning en financiële tools</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pilots</li><li>• Subsidie</li><li>• Investeringsondersteuning</li></ul>

## 2. Visie stakeholders op minder en schoon

Om inzicht te krijgen in de visie van stakeholders op minder en schoon en de bereidheid om te participeren in een traject naar nul-emissie in 2025, zijn in het najaar van 2020 stakeholdersessies georganiseerd in Arnhem, Ede en Nijmegen. Tijdens deze interactieve sessies zijn de doelstelling en aanpak in het stappenplan nul-emissie stadslogistiek toegelicht, is informatie verzameld over de huidige opvattingen van stakeholders rond minder en schone stadslogistiek in de deelnemende steden, zijn kansrijke ideeën voor verbeteringen in de werkwijze verkend en zijn doelgroepen en sleutelpersonen voor een actieve rol in het proces in kaart gebracht (ondernemers waarmee vervolgstappen gezet kunnen worden). Daarnaast is voor een wisselwerking met lopende initiatieven in Arnhem en Nijmegen gezorgd door actieve deelname aan een bijeenkomst over stadslogistiek van de ondernemersvereniging in Arnhem en de Denktank duurzame last mile Nijmegen.

In bijlage 1 is een overzicht van de deelnemers en de volledige verslagen van deze bijeenkomsten opgenomen.

### Stakeholderbijeenkomst Ede

De belangrijkste opbrengsten van de bijeenkomst zijn hieronder samengevat:

1. Vermindering van het aantal voertuigbewegingen in het centrum van Ede kan onder andere gerealiseerd worden door aandacht voor **afvalstromen**. In verschillende steden wordt hier mee geëxperimenteerd, kijk op welke wijze dit toepasbaar is in Ede. Denk bijvoorbeeld aan:
  - White label inzameling Nijmegen
  - Opzetten van een nieuw systeem zoals Open waste (zie openwaste.nl)
  - Werken met een concessie voor 1 inzamelaar voor het gehele gebied
2. Bundelen stromen en **gebruik van een hub**. De volgende suggesties voor een aanpak zijn gegeven:
  - Versleveringen: verken mogelijkheden om aantal leveranciers per bedrijf te verminderen en samenwerking bij afstemmen aflevermoment bij levering door horeca-groothandel (zie o.a. pilot in Den Bosch).
  - Benut de eerste stappen rond de ontwikkeling van een hub en de inzet van de fietskoeriers van Cycloon voor versnelling van bundeling. Mogelijk volgende stap is centrale ontvangst van goederen voor ondernemers in de binnenstad (microhub) en het afhalen of afleveren bij winkels met een trolley. Combineer dit met een initiatief zoals Groene Rijders in Arnhem.
  - Gemeente kan een stimulerende rol spelen door dit voor te schrijven bij inkoop van facilitaire goederen en samen te werken met andere publieke diensten in Ede.
3. Visie op de invoering van een **nul-emissie zone**
  - Er is behoefte aan snel duidelijkheid over de plannen voor introductie van een nul-emissiezone, met name over de keuze van het gebied en de planning van de besluitvorming.
  - Invoering van een nul-emissiezone kan ondernemers prikkelen om efficiënter te werken en dit kunnen we dus benutten om plannen voor minder en slimmer in beweging te krijgen.
  - Ondernemers verleiden om te investeren in nul emissie door inzet van TCO-tool (binnenkort beschikbaar voor logistiek makelaars en gemeenten via SPES-programma, zie o.a. <https://bit.ly/2Hjwk0C>).
  - Heb ook oog voor andere oplossingen, met name voor zwaar verkeer (o.a. inzet van HVO).

## Stakeholderbijeenkomst Arnhem

De belangrijkste opbrengsten van de bijeenkomst zijn hieronder samengevat:

### 1. Minder voertuigbewegingen door bundeling van ladingstromen:

- Versnellen gebruik van hubs.
  - Ondernemers een rol geven bij het stimuleren van het gebruik van de bestaande hubs en mogelijk nieuwe hubs.
  - Het opzetten van de hubs is geen overheidstaak, maar de gemeente kan wel stimuleren (zie hierna).
- Privileges geven aan gebundelde leveringen in de binnenstad. Hiervoor is het nodig dat er een eenvoudig systeem beschikbaar is waarmee de mate van bundeling door ondernemers aangetoond kan worden. Uitwerking van dit systeem is een landelijk vraagstuk dat binnen SPES aangekaart moet worden.
- Versleveringen is een lastiger segment voor bundeling. Het meest kansrijk lijkt het om de levertijdstoppen tussen de afnemers af te stemmen en zo het aantal voertuigbewegingen van de servicegroothandel (zoals Bidfood) te verminderen. Daarnaast liggen er kansen voor samenwerking tussen de grote leveranciers, de samenwerking tussen Sligro en Heineken is hier een voorbeeld van.
- Bouwstromen zoveel mogelijk via bouwhubs laten lopen. De provincie Gelderland is hier nu mee bezig. Daarnaast grote servicebedrijven prikkelen om materiaal voor onderhoud in de dagranden aan te leveren.
- Afvalinzameling bundelen (zoals White label inzameling Nijmegen)
- Benutten platforms voor datadeling in logistiek. Gemeente moet haar informatie volgens landelijke afspraken ontsluiten. Private initiatieven zoals Air Hunters, Quicargo en Groene Zwerm uitnodigen om diensten aan te bieden
- Opzetten van een nieuw systeem zoals Open waste (zie openwaste.nl)
- Werken met een concessie voor 1 inzamelaar voor het gehele gebied

### 2. Verschonen van het bestel en vrachtverkeer in de stad

- Veel acties lopen al, deze vooral voortzetten
- Accenten kunnen zijn:
  - Campagne/gebiedsaanpak elektrificering wagenpark MKB. Bedrijven die dicht bij elkaar zijn gevestigd kunnen collectieve laadvoorzieningen inzetten.
  - Intensiveren aanleg laadinfrastructuur (lopende actie gemeente met Alflen)
  - Ontsluiten informatie over de landelijke en provinciale subsidieregeling voor MKB bedrijven
  - Inzet van de TCO tool die &Morgen via SPES beschikbaar stelt aan de logistiek makelaars, ondersteund door een actieve campagne om ondernemers te verleiden de vergelijking tussen ICE en EV voor hun wagenpark te maken
  - Benutten van de waterstof faciliteit voor zwaar verkeer in de regio
  - Actieve inzet op elektrisch koelen op de Korenmarkt (samenwerking gemeente met Allegro)

## Stakeholderbijeenkomst Nijmegen

### 1. Minder voertuigbewegingen door bundeling van ladingstromen:

- Hubs: het project van de Denktank zet in op het stimuleren van hubs voor bepaalde ladingstromen. Verstandig is om dit nu ruimte voor ontwikkeling te geven, in een later stadium kan dit uitgebreid worden naar de ondernemers in de binnenstad. Verwachting is dat er meerdere gespecialiseerde hubs tot stand kunnen komen.

- Inzameling afval: het streven is om 1 partij te selecteren die al het bedrijfsafval meerdere keer per dag met een klein voertuig inzamelt. Om dit te kunnen realiseren is meer ingrijpen van de overheid nodig. Mogelijke opties zijn:
  - Systeem Zutphen: staddistributeur neemt karton en plastic retour (rendement van deze activiteit is positief)
  - Werken met white label voertuigen uitbreiden (nu al samenwerking M&M containerservice en SUEZ)
- Servicebedrijven: veel bewegingen maar oplossingen hiervoor zijn moeilijk te vinden. Bij grotere projecten kan gewerkt worden met bouw hubs of containers op de bouwplaats.
- Tijdsafspraken: beter benutten van de dagranden binnen de beperkingen van de Omgevingswet. Bijvoorbeeld door schoon en stil vervoer vroeger, later of langer in het centrum toe te laten. Een alternatief is inzetten op een centraal ontvangstpunt (hub, zie hierboven).
- Uitgaande stroom en toename thuisleveringen: er is een duidelijke behoefte om verder te bundelen, de zoektocht naar oplossingen hiervoor kan onderdeel zijn van het vervolg. Een eerste stap kan zijn om de samenwerking van winkeliers met Velocity voor leveringen vanuit de binnenstad naar afnemers in Nijmegen te intensiveren (nu al een kleine subsidie beschikbaar om bezorgkosten te helpen drukken).

## 2. Verschonon

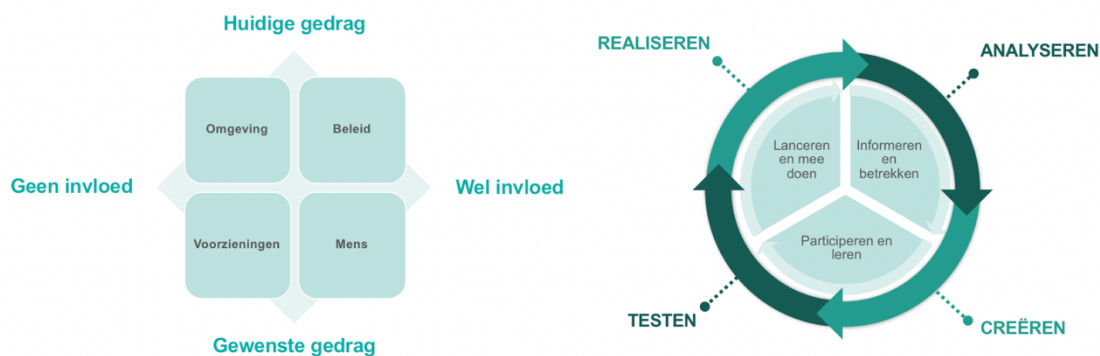
- Veel acties lopen al, deze vooral voortzetten
- Aandacht voor financiële vraagstukken door:
  - Inzet van de TCO tool die &Morgen via SPES beschikbaar stelt aan de logistiek makelaars, ondersteund door een actieve campagne om ondernemers te verleiden de vergelijking tussen ICE en EV voor hun wagenpark te maken.
  - Financieringsuitdaging die door COVID is ontstaan helpen oplossen.

# 3. Inzichten in gedragsverandering

## Ander gedrag als startpunt

Decennialang was het logistieke beleid gericht op het beperken van de overlast van bestel- en vrachtverkeer in stedelijk gebied. Met regelgeving en fysieke inrichting wordt het logistieke verkeer zoveel mogelijk in goede banen geleid. Minder succesvol is het beleid om logistieke stromen anders te organiseren. Vanuit een rationale kijk op het vraagstuk snappen we het best. Meer bundelen, bevoorrading via een hub, efficiëntere routes, inzet van kleinere voertuigen, vervoer over water en betere afspraken tussen leverancier en ontvanger zijn veelvuldig uitgedacht en doorgerekend. Echter in de praktijk zien we daar nog weinig van terug. Daarom voegen wij een nieuw element toe: de mens en het menselijk handelen. Uiteindelijk is voor iedere logistieke beslissing een mens verantwoordelijk. En wij zijn leuke, aardige wezens met helaas een beperkende algemene eigenschap: wij veranderen niet graag.

Ander logistiek gedrag is een resultante van de juiste fysieke omgeving, beleid en regelgeving en voorzieningen, passend bij de mensen die wij ander gedrag willen laten vertonen.



Van daaruit werken we in vier fasen naar het realiseren van concrete interventies. Vanuit een analyse- (inzicht) en ideeënfase werken we toe naar een test- en realisatiefase. In de analysefase kijken we vanuit een gestandaardiseerde aanpak naar de fysieke omgeving, het vigerende beleid en de regelgeving en naar de beschikbare (of snel te realiseren) voorzieningen. Gelijktijdig organiseren we de samenwerking (de binnenring) en halen we met zes diepte-interviews inzichten op het menselijk handelen.

## Werkwijze

De interviews van een uur kennen drie blokken. Het eerste gedeelte van het gesprek gaat over de mens achter de winkel. Het tweede gedeelte gaat over de huidige situatie, over het huidige gedrag. Samen nemen we een normale dag van de winkelier door. We zijn dan niet alleen nieuwsgierig wat er gebeurt, maar vooral waarom dat gebeurt. Het derde gedeelte, wat het kortst is, gaat over de gewenste situatie. Wie je bent, wat je doet en waarom je dat doet, kunnen we best goed vertellen. Wat we zouden doen in een nieuwe situatie is al veel lastiger. Om die reden is het derde gedeelte ook bewust het kortst.



## Resultaten

Voor het SPES-project Arnhem, Ede, Nijmegen hebben we als kennismaking met deze vernieuwde aanpak alleen de inzichten rond het menselijk handelen opgehaald voor:

- Bevoorrading via een hub (Ede);
- Afstemmen aanwezigheid van horecaondernemers op levertijdstip bevoorrading (Arnhem).
- Versneld elektrisch rijden van installateurs en bouwondernemingen (Nijmegen);

De in totaal ruim negentig inzichten vormen het beginpunt voor de ideeënfase die weer moet leiden tot concrete aanbevelingen en interventies. De ideeënfase valt buiten deze opdracht.

### A. Bredere inzichten uit alle interviews

In totaal hebben we voor het SPES-project Arnhem, Ede, Nijmegen 20 ondernemers gesproken. Hieronder de belangrijkste algemene inzichten uit deze gesprekken.

- Ondernemers hebben in het algemeen geen moeite met de invoering van de nul-emissiezone. Het ligt voor de hand en past bij ander beleid om het leefklimaat in steden te verbeteren.
- Kleine ondernemers verdienen wel aandacht. Vooral de kleine ondernemer die in de nul-emissiezone woont of zijn bedrijfspand heeft. Deze weet nog onvoldoende van de plannen rond de invoering van een zone en heeft straks weinig alternatieven.
- Het goed informeren van deze doelgroep zou een van de communicatiedoelen rond de invoering van de nul-emissiezone moeten zijn.
- Voor kleinere ondernemingen die relatief weinig in stad hoeven te zijn, verwachten de ondernemers dat daar wel oplossingen voor komen, zoals laad- en losvoorzieningen aan de rand van de zone, mogelijkheden om nabij de stad een elektrisch voertuig te huren of aflevering bij een hub.
- Bij alle ondernemers bestaat de behoefte om de invoering van de nul-emissiezone in een breder perspectief te plaatsen. Vanuit een ambitie voor de binnenstad, het liefst compact en divers.
- Er is een positieve houding (vanuit gevoelde urgentie) om samen te kijken wat anders en beter kan. Dat mag iets kosten en het liefst met heldere kaders (zo doen wij dat in onze stad) waaraan iedereen zich moet houden. Handhaving en stringent maar rechtvaardig ontheffingenbeleid horen daarbij.
- Afvalverzameling wordt door de ondernemers als pijnpunt ervaren. Hier ligt een concrete kans om samen op te pakken.
- Minder en schoner verkeer wordt door de ondernemers als positief ervaren voor de klantbeleving. Ze willen hier stappen inzetten.
- Prijs is niet de grootste zorg bij de transitie naar elektrisch rijden. Ondernemers maken zich vooral zorgen om de actieradius in combinatie met de aanwezigheid en snelheid van de laadinfrastructuur.

Algemeen inzicht	Advies
Ondernemers hebben geen moeite met de invoering van een nul-emissiezone (consistent beleid)	Invoeren van een nul-emissiezone
Kleine ondernemers verdienen wel aandacht (zorgen zijn er dat zij er meer last van hebben)	Opzetten communicatiestrategie met aanvullende ondersteuning (ondersteuning bij TCO-vergelijking en aanvraag subsidie)
Vooraf kleine ondernemers en chauffeurs in de nul-emissiezone (zij hebben geen keuze; weerstand in autonomie)	Breng deze groep in kaart (RDW-gegevens koppelen aan KvK-bestanden), blijf in gesprek en biedt ondersteuning
Wel behoefte om het geheel in een breder perspectief te plaatsen (visie op de binnenstad)	Koppel het logistieke dossier aan de economische visie op de binnenstad
Afvalverzameling wordt door de binnenstadondernemer als groot pijnpunt ervaren	Ga hier als eerste mee aan de slag
Minder en schoner logistiek verkeer wordt als positief ervaren voor de klantbeleving	Investeer in een structurele samenwerking rond slimme en schone logistiek in binnen steden (logistiek makelaar binnensteden)
Er is een positieve houding (vanuit urgentie) om samen te kijken wat beter kan (mag iets kosten / heldere kaders)	Investeer in een structurele samenwerking rond slimme en schone logistiek in binnen steden (logistiek makelaar binnensteden)
Servicebedrijven vinden dat zij in actie moeten komen. Ondersteuning vanuit de overheid (informatie, advies) wordt wel op prijs gesteld	Ontwikkel een aanpak rond schone logistiek (de contacten met de logistiek makelaars op dit terrein worden gewaardeerd). Denk aan TCO-vergelijkingen, laadadviezen en best practices.
De verandering ligt straks niet alleen bij de organisatie, maar vooral ook bij de chauffeur	Betrek de chauffeur in een aanpak om de transitie te versnellen. Denk aan kleine attenties of challenges
Prijs van elektrisch rijden is niet de grootste zorg. Actieradius en aanwezigheid en snelheid van laadinfrastructuur wel.	Bedenk naast de landelijke subsidie ook interventies rond laden, zoals een laadvoucher die kan worden ingewisseld voor een persoonlijk advies

## B. Inzichten in Ede (bevoorrading via een hub)

In Ede hebben we zes winkeliers gesproken die hun winkel(s) in het voetgangersgebied van Ede hebben. In de gesprekken komt naar voren dat het invoeren van een nul-emissiezone in het algemeen geen issue is, omdat dit een logisch gevolg is van landelijke trends. Ook de bevoorrading wordt niet als een groot probleem ervaren, ook al vindt iedereen dat minder bevoorrading de klantbeleving kan vergroten. Daardoor is er ook veel bereidheid om mee te denken aan oplossingen. Dit mag zelfs iets kosten. Graag zouden ze afvalverzameling als eerste item op willen pakken. Bijvoorbeeld door voor het gebied 1 partij alle inzameling te laten verzorgen, waarvoor waarschijnlijk een tender nodig is.

Voor het aantrekkelijk houden van het kernwinkelgebied is een Deltaplan nodig. Dat moet ervoor zorgen dat het centrum van Ede zich ontwikkelt tot een compacter gebied zonder leegstand en een goede diversiteit aan winkels. Ook publiektrekkers zijn in dat gebied welkom (ziekenhuis, reparatiewinkel, gemeentehuis, supermarkten). Randvoorwaarde is het goed ontsluiten van het gebied met parkeerplaatsen (geen klachten over gehoord) en laad- en losvoorzieningen. Handhaving wordt op prijs gesteld. Verder is het idee geopperd voor een gezamenlijke webwinkel (voorbeeld website welkom in Breda / Edecentrum.nl), inclusief georganiseerde bezorging. Veel winkeliers geven aan straks minder tijd te stoppen in de eigen webshop en de energie te steken in de winkel.

### **C. Inzichten in Arnhem (betere aanwezigheid van horecaondernemers)**

In Arnhem hebben we zes horecaondernemers gesproken. Ook hier zijn het betrokken ondernemers die energie willen steken in een prettig verblijfsklimaat in de binnenstad van Arnhem. De invoering van de nul-emissiezone is geen issue, wel wordt er aandacht gevraagd voor de kleine ondernemers die mogelijk wel met vragen zitten. Welke alternatieven hebben zij om ook zonder een elektrische bestelauto in de binnenstad te kunnen bevoorraden, bijvoorbeeld via een hub? Of kunnen kleine ondernemers geholpen worden (informereren en adviseren) bij hun keuze voor een nieuwe bestelauto? Bij de ondernemers in Arnhem is iets meer scepsis waarneembaar als het gaat om de samenwerking met de gemeente. De uitkomst is echter hetzelfde als bij de ondernemers in Ede: voor het aantrekkelijk houden van het kernwinkelgebied willen we samenwerken aan een krachtige, integrale visie. Hoe verkopen we samen het gebied en verleiden we bezoekers om naar Arnhem te komen en hier gezellig wat te eten en te drinken.

In Arnhem wordt (net zoals in Ede) op lokaal niveau (buurt, straat of met de burens) al veel samengewerkt. Dit biedt mogelijkheden om kleinschalige pilots te starten die je bij succes kunt opschalen. Er is veel oog voor duurzaamheid. Ook hier wordt afvalverzameling als pijnpunt genoemd. Een aanbesteding per gebied wordt hier als oplossing genoemd. De ondernemers hebben behoefte aan duidelijke spelregels die voor iedereen gelden. Zo doen wij het hier. Nu is er pijn van bedrijven die niet aanwezig zijn of gebruik maken van de mogelijkheden om buiten de regels zich te laten bevoorraden. Als die ruimte er niet meer is, dan ben je of in de ochtend aanwezig om je goederen in ontvangst te nemen of je laat je bevoorraden via een hub. Vind je dat te duur, dan heb je de optie om eerder aanwezig te zijn. Wil je dat niet organiseren, dan doe je de bevoorrading via de hub. Iemand moet wel het voortouw nemen om dit in gang te zetten. Een logistiek makelaar voor de binnenstad zou die rol kunnen invullen.

### **d. Inzichten in Nijmegen (versneld elektrisch rijden van servicebedrijven)**

In Nijmegen hebben we met 8 servicebedrijven gesproken. Ook bij hen is de invoering van de nul-emissiezone geen issue. Wel vragen ze aandacht voor de kleine ondernemer, die vaak nog niet op de hoogte is van dit dossier. Informeren is belangrijk. De grotere bedrijven zullen de komende jaren steeds meer elektrische bestelauto's aanschaffen. Duurzaamheid is bij installateurs en bouwbedrijven een belangrijk thema, waarbij nog veel winst gehaald kan worden in het verduurzamen van het wagenpark. Andere ondernemers kijken het nog wel even aan. Zij zien dat de markt van elektrische bestelauto's nog volop in ontwikkeling is en verwachten over een paar jaar een betere en goedkopere elektrische bestelauto aan te kunnen schaffen. Een ander aandachtspunt betreft de medewerkers (vooral monteurs) die de bestelauto mee naar huis nemen. Hoe en waar kunnen zij straks opladen? Voor de chauffeurs verandert er straks het meest. Het is belangrijk om hierbij stil te staan (in het starten van pilots). De ondernemers vinden dat de actie bij hen ligt, zij moeten het initiatief nemen om het wagenpark te elektrificeren. Ondersteuning (informatie en advies) vanuit de overheid wordt wel op prijs gesteld. Als belangrijkste knelpunt zien zij de actieradius in combinatie met de aanwezigheid en snelheid van de laadinfrastructuur. Interventies hierop hebben waarschijnlijk meer effect dan een subsidie op de aanschaf van een bestelauto. Denk bijvoorbeeld aan subsidies op laadinfrastructuur of een persoonlijk advies hierover.

De inzichten hebben we samengevat in bijlage 2. Dit is de eindplaat van deze fase en van dit project en eigenlijk de start van de volgende fase: het creëren van ideeën.

# 4. Communicatieaanpak Zero Emissiezone

## **Landelijke communicatieaanpak**

*Naast Nijmegen, Arnhem en Ede bereiden momenteel meer gemeenten een zero emissiezone voor. Omdat ze allemaal met vergelijkbare communicatievraagstukken te maken hebben, wordt er ook gewerkt aan een landelijke communicatiestrategie en een toolbox voor gemeenten. Het is voor de gemeente Nijmegen, Arnhem en Ede goed om de ontwikkeling hiervan in de gaten te houden.*

*Opwegnaarzes.nl*

*Welkeebestelbus.nl*

## **Communicatiedoelgroepen en -doelstellingen**

De primaire communicatiedoelgroep wordt gevormd door **ondernemers met bestelauto's**. Het gaat om ondernemers in de eigen gemeente, maar ook om ondernemers uit de regio die regelmatig in de binnenstad van Nijmegen, Arnhem of Ede komen. Zij moeten weten dat vanaf 2025 (mogelijk) een zero emissiezone actief is en hierop voorbereid zijn. Dit doen ze door hun fossiele voertuig tijdig te vervangen door een elektrisch voertuig of door op een andere manier te gaan werken/reizen/bevoorraden. Het gaat om een (deels) onbekende/anonieme groep.

Een tweede groep zijn de **binnenstadondernemers**, zoals winkeliers en horecaondernemers. Veel van hen laten frequent goederen aanvoeren door leveranciers en/of hebben eigen bestel- of vrachtauto's. Zij moeten weten dat vanaf 2025 (mogelijk) een zero emissiezone actief is en hierop voorbereid zijn, bijvoorbeeld door hun inkoop/ bestelgedrag aan te passen en/of hun eigen voertuig tijdig te vervangen.

De derde groep wordt gevormd door **binnenstadbewoners**. Hoewel de zero emissiezone geen betrekking heeft op personenauto's, zijn er ook bewoners die bijvoorbeeld voor hun werk een bestelauto hebben en die ook mee naar huis nemen. Zij moeten zich erop voorbereiden dat ze straks buiten de zone moeten parkeren of met hun werkgever bespreken dat ze in een elektrisch voertuig kunnen rijden.

Als vierde communicatiedoelgroep noemen we de **beïnvloeders van ondernemers**. Dit zijn bijvoorbeeld de lokale ondernemersverenigingen, dealers van bestelauto's, de Kamer van Koophandel, de afdeling Economische Zaken van de gemeente, leasemaatschappijen en lokale banken waar ondernemers bijvoorbeeld een lening afsluiten voor hun bestelauto. Ook zij moeten weten dat vanaf 2025 een zero emissie zone actief is en hoe zij ondernemers kunnen helpen hierop voorbereid te zijn.

Interviews met een twintigtal bedrijven in deze doelgroepen laten zien dat er over het algemeen begrip is voor de instelling van een zero emissiezone. Er is steun voor de duurzaamheidsdoelstelling van de gemeente en de ambitie om overlast tegen te gaan. De geïnterviewden lijken vooral behoefte te hebben aan praktische informatie en tools: wat betekent de instelling van de zone voor mij en hoe kan ik mij goed voorbereiden?

*De focus in de communicatieaanpak ligt op de MKB-ondernemers. Zij hebben de meeste behoefte aan informatie en ondersteuning bij het verschonen van hun bestel- en/of vrachtauto('s).*

## **Communicatieboodschap**

De belangrijkste communicatieboodschap richting de ondernemers is:

- Minder en schonere bestelauto's maakt de binnenstad aantrekkelijker voor bezoekers en draagt bij aan het verdienvermogen van een stad

## Communicatiestrategie

We adviseren de gemeente om al op korte termijn een doorlopende communicatielijn op te starten tot in 2025. De structurele communicatielijn kan worden aangevuld met actiematige communicatie, bijvoorbeeld rondom de subsidieregeling.

De communicatieaanpak gaat zowel om **informer**en als om **activer**en. Informeren over de invoering van de zone: het waarom, de planning en de praktische gevolgen voor de doelgroep. Dit is een belangrijke eerste stap. We adviseren de volgende instrumenten in te zetten voor een structurele communicatie met de doelgroepen:

- Een **Platform (zero emissie) Stadslogistiek**. Met de belangrijke lokale spelers zoals regionale belangenorganisaties en ondernemersverenigingen vindt structureel overleg plaats over de vorderingen rond de zero emissiezones en de vorderingen van lopende projecten om het bevoorradingsverkeer te verminderen;
- Een **website of -pagina** met alle informatie over zero emissie stadslogistiek (wat is het, wat gebeurt er en hoe kunnen we helpen). Dit wordt de centrale plek waar alles op te vinden is. Voorbeelden van lokale logistieke websites zijn [www.010logistiek.nl](http://www.010logistiek.nl) en [www.zowerkthetindestadslogistiek.nl](http://www.zowerkthetindestadslogistiek.nl);
- Een **logistieke binnenstadsmanager** als aanspreekpunt voor de doelgroepen. Analoog aan de logistiek makelaars in Oost-Nederland die hun focus hebben op vervoerders en logistieke concepten kijkt de logistieke binnenstadsmanager juist wat er met de ondernemers in de binnenstad en met de gemeente gedaan kan worden om de logistieke stromen te verminderen. De logistieke binnenstadsmanager werkt nauw samen de bestaande binnenstadsmanager, de ondernemersvereniging(en) en de gemeente aan de economische opgave voor de binnenstad. Het is geen fulltime functie en zou ingevuld kunnen worden voor Arnhem, Ede en Nijmegen samen).

Meer kennis leidt niet automatisch tot ander gedrag, daarom neemt activatie een essentiële plek in de communicatieaanpak in. De eerste periode is dit vooral gericht op de overstap van een fossiel naar een elektrisch voertuig. Vanwege de doorlooptijd (lease/aanschaf/afschrijving van voertuigen) is het belangrijk om hier zo snel mogelijk mee te starten en dit de komende jaren voort te zetten. De e-bestelcalculator op [www.welkebestelauto.nl](http://www.welkebestelauto.nl) en het e-besteladvies (trainingen voor logistieke makelaars vanaf mei) zijn hiervoor waardevolle tools. Als de combinatie voor schoner goed loopt dan komen er andere mogelijke handelingsperspectieven bij, zoals anders/slimmer bestellen, gebruik maken van lichte elektrische voertuigen (fiets, scooter) of hubs.

Omdat een deel van de doelgroep niet persoonlijk bekend is bij de gemeente, is het slechts beperkt mogelijk om hen rechtstreeks te benaderen. De gemeente zal voorlopig ook afhankelijk zijn van bijvoorbeeld lokale/regionale media en social media om de doelgroepen te bereiken. Het is zaak om hierbij te proberen contactgegevens op te halen waarmee later alsnog persoonlijk contact tot stand gebracht kan worden. Vanwege de (ingrijpende) benodigde gedragsverandering is dit erg belangrijk.

Mensen (en ondernemers zijn ook mensen) laten zich sterk laten beïnvloeden door wat anderen doen. Daarom moet in de communicatieaanpak plek zijn voor het collectief, bijvoorbeeld door samenwerking te organiseren en mensen elkaar te laten inspireren en beïnvloeden. Dit kan bijvoorbeeld via netwerkbijeenkomsten, maar ook subtieler door het gebruik van sociaal psychologische principes in de communicatie.

## ‘Hoe bereid jij je als ondernemer voor’?

Een centraal motto/oproep zal helpen om de connectie te maken met de doelgroep en de herkenning te vergroten. Dit kan bijvoorbeeld zijn:

*Zero emissie 2025: hoe bereid jij je als ondernemer voor?*

*Zero emissie 2025: hoe bereid jij je als binnenstadbewoner voor?*

In de loop van de tijd kan de gemeente deze vraag door verschillende ondernemers laten beantwoorden. De uitingsvorm hiervan kan variëren: quotes op social media, interviews tijdens bijeenkomsten, artikelen in gemeentelijke communicatiekanalen of bijvoorbeeld schermen of banners in de openbare ruimte.

## Het bereiken van de (kleine) ondernemer

Vanwege de omvang en de diversiteit van de doelgroepen, is een breed pallet aan kanalen en acties nodig om hen te bereiken.

- Via de beïnvloeders, zoals de ondernemersverenigingen en KvK.
- Via lokale en regionale media (free publicity of betaald).
- Via de communicatiekanalen van de gemeente: gemeentelijke informatiepagina, website, nieuwsbrief, mailinglijst, website, persoonlijk contact via economische zaken/ondernemersloket.
- Via de social media kanalen van de gemeente.
- Target-groep via social media benaderen, bijvoorbeeld door het instellen van campagnes voor specifieke groepen, zoals de ondernemers die niet in staat zijn om te investeren in een elektrische bestelbus.
- Actieve benadering van de ondernemers in de gemeente (en eventueel buurgemeenten) aan de hand van KvK-inschrijvingen en/of contacten afdeling economische zaken. Hierbij kan een selectie worden gemaakt van branches/soort ondernemers. De coach, tekstschrijver en schoonheidsspecialiste niet, de schilder, aannemer en bakker wel.
- Flyeracties: flyer achter ruitenwisser van geparkeerde busjes in binnenstad.
- Aanhaken bij al geplande (of nog te plannen) activiteiten voor ondernemers. Denk aan bijeenkomsten van de gemeente of van ondernemersverenigingen.

## Persoonlijke gegevens ophalen

Om persoonlijk contact met de doelgroep tot stand te kunnen brengen, is het dus van belang om ondernemers via bredere kanalen op te roepen cq te verleiden hun persoonlijke gegevens achter te laten. Met persoonlijke mailadressen en namen kan de gemeente veel gericht met de doelgroep communiceren. Dat is zeker met het oog op activeren (beïnvloeden van gedrag) waardevol. Voor de opvolging kan de gemeente bijvoorbeeld flows inrichten: meten of iemand mail heeft gelezen of bijvoorbeeld scan heeft gedaan en daarop reageren. Een reminder versturen. Een speciaal aanbod. Periodieke mail. Periodiek telefoontje. Uitnodiging voor sessie.

Het ophalen van persoonlijke gegevens kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld

- Laten inschrijven als geïnteresseerde voor een mailinglijst.
- Mee laten doen aan een onderzoekje of quick scan ('ontvang persoonlijk advies, laat je mailadres achter').
- Via het e-besteladvies.
- Een prijs of beloning in het vooruitzicht te stellen ('laat je mailadres achter en maak kans op een week gratis rijden in een elektrische bus/gratis eigen laadpaal/...').
- Inventarisatie van bedrijfsnamen op busjes bij inkomende wegen en/of in de binnenstad (bijvoorbeeld door studenten).
- Visitekaartjes verzamelen tijdens bijeenkomsten met ondernemers.

Samen met de bestaande logistieke makelaars bouwt de logistieke binnenstadsmanager op deze manier een groot netwerk op die met regelmaat persoonlijk worden benaderd. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt naar ondernemingen die op korte termijn in actie zullen komen (e-ready) en ondernemingen die het eerst nog even aanzien. Door je te richten op de ondernemingen die willen, ontstaat er energie, worden er dingen gerealiseerd en krijg je best practices die anderen overtuigen om ook in beweging te komen.

## Hoe ondernemers stimuleren om elektrisch gaan rijden?

De belangrijkste gedragsuitdaging de komende jaren is om ondernemers de overstap van een brandstof naar een elektrische bestelauto/bus te laten maken. De aanschaf (of lease) van een voertuig is altijd een grote stap: het gaat om veel geld en om lange-termijnverplichtingen. Het lijkt meestal gaan om weloverwogen en gepland gedrag. Vanuit gedragsperspectief is dit gunstig: routinematig of onbewust gedrag is vaak veel lastiger te beïnvloeden.

Toch spelen er bij de overstap naar elektrisch rijden allerlei psychologische invloeden een rol. Zo hebben mensen vaak een negatieve attitude over zaken die ze nog niet kennen. Voor elektrisch vervoer is dat niet anders. Hoewel duurzaamheid breed geaccepteerd is, wil dat nog niet zeggen dat we ons al nadrukkelijk duurzaam gedragen. Om dat we consistent willen zijn, zoeken we liever naar passende argumenten (diesel is ook steeds schoner) dan dat we echt veranderen. Ook maakt onbekend onbemind en hechten mensen meer waarde aan de korte dan aan lange termijn voordeel. Bovendien laten mensen zich sterk beïnvloeden door wat ze anderen (denken te) zien doen. In de communicatieaanpak en in de gesprekken met ondernemers moet zowel aandacht zijn voor de rationele als de meer emotionele en sociale overwegingen die een rol spelen. Een aantal mogelijke acties en tools.

### *Inzet e-besteladvies*

Het e-besteladvies is bedoeld om de ondernemer inzicht te geven en kennis te vergroten over de *total cost of ownership (tco)*. De totale kosten van het bestaande voertuigenpark (diesel) wordt vergeleken met beschikbare elektrische varianten. Zeker met de huidige subsidie ligt die voor de meeste elektrische varianten lager. Het is belangrijk om de opvolging goed te organiseren. Zo blijft het onderwerp top-of-mind en kunnen andere beïnvloedingsprincipes worden ingezet. Dit kan een combinatie zijn van een aantal mails (met aanvullende feiten en wetenswaardigheden over elektrisch rijden, ervaringen van andere ondernemers), een uitnodiging voor een sessie met andere ondernemers, een probeeractie, een uitnodiging voor een testdag, advies over de benodigde laadinfrastructuur. Samen met de logistieke makelaars kan de logistieke binnenstadsmanager hier een rol in spelen: nabellen, ondernemers bezoeken, vragen beantwoorden.

### *Inzet e-bestelcalculator*

De online bestelcalculator is een laagdrempelige tool om een ondernemer inzicht te geven. Het is een relatief vluchtige tool: mensen besteden er maar kort aandacht aan. Door slimme internetmarketing kunnen de gemeenten hier opvolging aan geven. Mensen die de tool hebben gebruikt, krijgen in de dagen erna dan advertenties/banners te zien in hun social media tijdlijn of op websites die ze bezoeken. Bijvoorbeeld om hen te attenderen op een probeeractie, ondernemersbijeenkomst of het e-besteladvies.

### *Ervaring laten opdoen*

Onderzoek laat zien dat als mensen vertrouwd raken met een nieuwe manier van (bijvoorbeeld) reizen, ze dat positiever beoordelen. Dat is erg belangrijk als het gaat om de aanschaf van een bus. Onbekend maakt immers onbemind. Dit kan bijvoorbeeld door ondernemers een aantal dagen of een week een elektrische bestelauto te laten testen. Dit kan de gemeente samen met leveranciers of lokale dealers organiseren. Een dergelijke activiteit kan ook een mooi foto-/persmoment zijn en een manier om ondernemers bij elkaar te brengen. In de regio Amsterdam wordt nu ervaring opgedaan met deze zogenaamde **e-bestel probeeractie**.

### *Lokaal netwerk opbouwen (platform (zero emissie) stadslogistiek)*

Sociale beïnvloeding is een krachtig instrument. De gemeente kan dit op verschillende niveaus organiseren. Dit kan bijvoorbeeld door samenwerking te organiseren, een lokale 'community' opbouwen. Een lokaal

'netwerk' van ondernemers die elkaar (online of fysiek) treffen rondom de instelling van de zero emissie zone. Die rondom die gezamenlijke uitdaging (een schone en toegankelijke binnenstad) kennis en ervaringen met elkaar delen. Dit kan in regelmatige terugkerende sessies (het ZES-ontbijt, de ZES-borrel, ...) aangevuld met een gezamenlijk communicatiemiddel (een digitale mailing, een online omgeving). Het is belangrijk dat de ondernemers voelen dat dit van henzelf is. Voor en door ondernemers. Een aantal actieve en betrokken lokale ondernemers zou hier het voortouw in moeten nemen, ondersteund en gestimuleerd door de gemeente en/of de logistiek makelaar.

#### *Gewenst gedrag zichtbaar maken*

Sociale beïnvloeding kan ook subtieler worden ingezet. Ondernemers die al elektrisch rijden, kunnen bijvoorbeeld zichtbaar worden gemaakt. In de lokale media, op social media, tijdens gemeentelijke activiteiten waar ondernemers komen. Dit kan ook indirect, bijvoorbeeld door groeicijfers te laten zien: xx% groei elektrische voertuigen in de binnenstad of xx% van de ondernemers in gemeenten rijdt al elektrisch.

#### *Eenheid creëren*

Het creëren van 'eenheid' kan een sterk wapen zijn en borduurt voort op bovenstaande. De gemeente kan ondernemers stimuleren om zich uit te spreken, om te laten zien dat ze al voorbereid zijn op 2025. 'Ik ben klaar voor 2025!'. Dat kan bijvoorbeeld met stickers die ze op hun bus kunnen plakken, posters op deur/raam van hun bedrijf of een banner of te personaliseren foto op internet.

#### *Persoonlijk advies/ondersteuning*

Het is geen eenvoudige gedragsverandering die van de ondernemers wordt gevraagd. Zelfs als de motivatie er is en de omgeving voldoende stimulans biedt, kan de stap (te) groot zijn. Het vraagt nogal wat om je als ondernemer te verdiepen in TCO, actieradius, laadvoorzieningen, de verschillende modellen, de afweging tussen koop en lease etc. Het is waardevol om te voorzien in persoonlijk advies en ondersteuning. Een professional die laagdrempelig te benaderen is – of dat zelf proactief doet. Iemand die mee kan denken en de ondernemer een zetje in de juiste richting kan geven. Deze rol kan wellicht worden ingevuld door logistiek makelaars. Ook lokale / regionale dealers van bedrijfsbussen kunnen hierin een rol spelen. Dit zal niet vanzelf gaan; dit vraagt wel voorbereiding en aansturing/overleg.

### **Overige inzet middelen**

- Mailing/nieuwsbrief 'onderweg naar zero emissie 2025'. Eens per kwartaal met laatste ontwikkelingen, tips, call-to-action en heel belangrijk: ervaringen van andere ondernemers. Digitaal is meest duurzaam en voordelig, zo nodig in eerste periode ook papieren variant voor breder bereik.
- Een (half) jaarlijkse zero emissie update sessie. Update over beleid, ervaringen delen, nieuwste ontwikkelingen en trends, lekker concreet en tastbaar.
- Aanvullend online sessies. Eerste tijd over aanschaf, e-besteladvies en subsidie, later kunnen dit ook andere thema's zijn, zoals andere manieren van transport/gebruik van hubs, minder reizen of gezamenlijk inkopen.

### **Planning**

We adviseren de gemeenten om dit plan verder uit te werken en te concretiseren in een kalender voor in ieder geval het eerste jaar. Per (half) jaar kunnen de acties en de voortgang worden geëvalueerd en de koers en acties voor de komende periode worden uitgezet.

# 5. Kosten handhaving

Voor Ede en Nijmegen is een detailanalyse gemaakt van de handhavingsmogelijkheden, en de kosten die hierbij komen kijken (investeringskosten en jaarlijkse monitoring kosten). Per gemeente is bepaald waar, en hoeveel, camera's er wenselijk zijn. Met indicatoren voor de onderliggende kostenposten is een totaal investeringsbedrag bepaald. Voor Ede zijn er nog vier potentiële zones, dus is vier keer een kostenraming gemaakt. Voor Nijmegen zijn de zones al bepaald, dus kon voor de drie locaties exact de meest wenselijke camera handhaving en bijkomende kosten geraamd worden. De ramingen zijn in een benchmark ook vergeleken met 30 andere gemeentes in Nederland en Vlaanderen.

Deze kostenraming is met een onzekerheid omgeven omdat er geen detail inplantingsstudie uitgevoerd is, technische specificaties zijn of een marktraadpleging is gebeurd. Zo is het aanpassen van het publieke domein een grote onzekerheid. Indien voorzieningen (elektriciteit en dataverbindingen) aanwezig zijn is het plaatsen van een camera een minimale meerkost. Als deze voorzieningen, of de inrichting van de publieke ruimte, gelijktijdig met de camera installatie moeten voorzien worden kunnen de kosten hoger uitvallen.

## Samenvatting resultaten inventarisatie Ede

In de voorgaande paragraaf zijn in vier verschillende varianten voor de omvang van een nul-emissiezone in Ede weergegeven. In deze paragraaf bespreken we de verkenning naar de investeringskosten en exploitatiekosten voor het opzetten van een systeem voor de handhaving ervan. Deze verkenning bouwt verder op een inventarisatie van de kosten bij leveranciers en bij andere gemeenten, waarbij rekening is gehouden met het aantal locaties, de keuze voor enkele of dubbele camera's per camera punt het aantal borden, investeringen in de benodigde software en de personeelskosten voor implementatie en handhaving. Dit levert de volgende resultaten op.

Per zone zijn verschillende technieken aangewezen. Handhaving in het voetgangersgebied (VGG) kan via fysieke afsluitingen (pollers) georganiseerd worden. Deze zijn nu al beschikbaar voor het afbakenen van het voetgangersgebied. Bij grotere zones zijn fysieke barrières niet aangewezen, want personenauto's vallen niet onder de nul-emissiezone. Dan zijn camera's die kentekens kunnen lezen en handhaven op EURO-norm aangewezen, de zogenaamde ANPR-camera's. Kleinere zones kunnen volledig waterdicht met camera's gehandhaafd worden. Bij een zeer grote zone is het niet wenselijk om elke steeg te voorzien van een camera. Dan zijn enkele mobiele varianten, of handhaving via een BOA kosteneffectiever. Een groot gebied kan ook afgedekt worden door een scanauto. Maar het is niet wenselijk deze enkel in te zetten voor de handhaving van een nul-emissiezone. Advies is om dit te overwegen als deze ook voor andere handhaving, bv. van parkeerzones, kan ingezet worden. Eventueel kan onderzocht worden of een gedeelde scanauto regionaal kan ingezet worden.

### 1. Kleine Zone (voetgangersgebied)

- Pollers / ANPR
- Fysiek afsluiten van de zone

### 2. Grotere zones

- Pollers niet wenselijk
- ANPR meer aangewezen
- Op strategische punten en eventueel aangevuld door een mobiele versie voor sluiproutes
- Af en toe BOA

### 3. Grote zone

- ANPR op strategische punten

- Scanauto optie in afstemming met de regio. Enkel voor ZES-handhaving in Ede is deze niet-kosteffectief.

Eerst is voor de 4 mogelijke zones bepaald hoeveel camera's er wenselijk zijn, en op welke locaties deze best geïnstalleerd worden. Met indicatoren per investeringspost zijn de totale investeringsbedragen bepaald. Meer details zijn in bijlage toegevoegd. De investeringskosten lopen van ca. 100.000 tot 300.000 EUR, afhankelijk van de grootte van de zone, voorkeur voor het aantal camera's en projectmanagement van de invoering en nadien monitoring. Een minimale invulling is berekend. Een maximale invulling, met een waterdichte dekking van alle ingangen in de zones, is als variant toegevoegd.

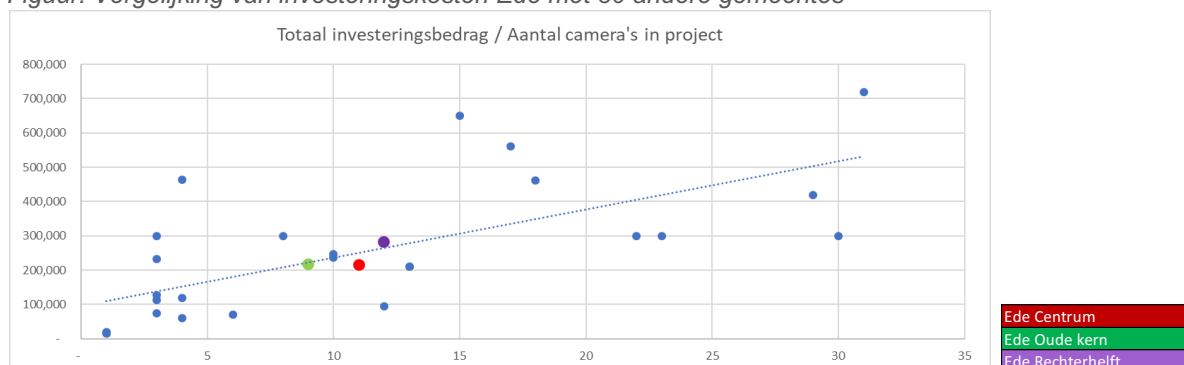
De jaarlijkse handhavingskosten zijn nu geraamd op 80.000 EUR tot 110.000 EUR, zie onderstaande tabel. Sommige steden overwegen om het ANPR-systeem te leasen. Dat kan tot andere financieringskosten per jaar leiden, maar vereist nader onderzoek.

Tabel: resultaten 4 varianten Ede

Afgerond	Kosten x 1000 EUR		
	Investeringskosten	Jaarlijkse kosten	15 jaar
VGG	€ 110.000	al beslist	
+ Centrum	€ 235.000	€ 80.000	€ 1.200.000
+ Oude kern	€ 250.000	€ 105.000	€ 1.575.000
+ Rechterhelft	€ 290.000	€ 110.000	€ 1.650.000

Op basis van publieke bronnen over investeringen in 30 Nederlandse en Vlaamse gemeentes is een benchmark uitgevoerd van deze indicatieve kostenraming. Volgende figuur toont aan dat de benodigde investering in camera-handhaving oploopt met het aantal camera's in het project, maar dat er grote variatie zit op de investeringsbedragen. Sommige projecten zijn goedkoper (kan bv. zijn omdat het niet uitsluitend ANPR-camera's zijn, maar ook gewone) of duurder (bv. door kleine schaal of andere technische vereisten). Een investeringsbedrag van 15.000 tot 30.000 EUR per camerolocatie lijkt een goed uitgangspunt.

Figuur: Vergelijking van investeringskosten Ede met 30 andere gemeentes



### Samenvatting resultaten inventarisatie Nijmegen

Voor de camerahandhaving van de nul-emissiezone in Nijmegen is net zoals in Ede een raming gemaakt van de investeringskosten en jaarlijkse monitoringskosten. Eerst is voor de 3 locaties (Centrum, Heijendaal Hof van Holland) bepaald hoeveel camera's er wenselijk zijn, en op welke locaties deze best geïnstalleerd

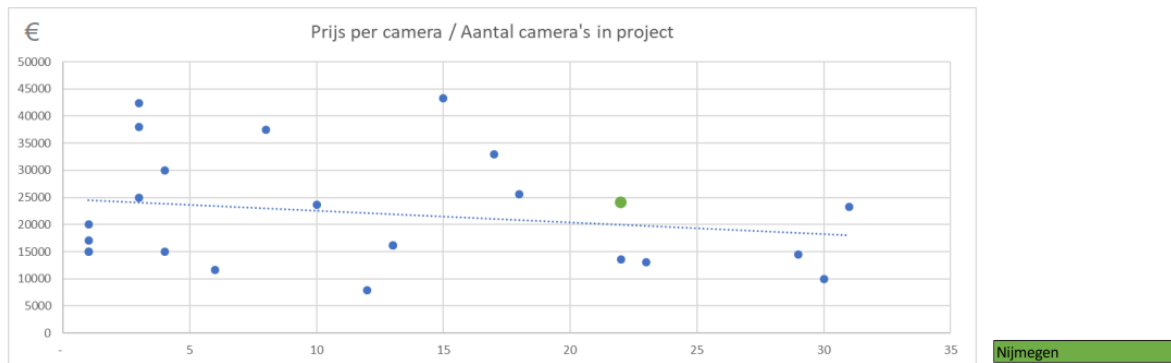
worden. De eenmalige investeringskost is geraamd op ca. 530.000 EUR, en jaarlijks ramen we nog ca. 85.000 EUR, samen 1,4 miljoen EUR op 10 jaar tijd.

Tabel: resultaat investeringen Nijmegen

	Kosten EUR		
	Investeringskosten	Jaarlijkse kosten	10 jaar
<b>+ Centrum/Heijendaal/Hof van Holland</b>	€ 530,000	€ 85,000	€ 1,380,000

De kosten per camera liggen op ca. 25.000 EUR. Dit ligt in lijn met de benchmark op investeringskosten in 30 andere gemeentes.

Figuur: Vergelijking van investeringskosten Nijmegen met 30 andere gemeentes



### Samenvatting resultaten Arnhem

Voor Arnhem is nog niet ingezet op het uitwerken van een kostprijsraming voor nul-emissiezone handhaving. Arnhem overweegt om het centrumgebied als nul-emissiezone te handhaven met pollers en ANPR camera's. Enkele kengetallen zijn aangeleverd.

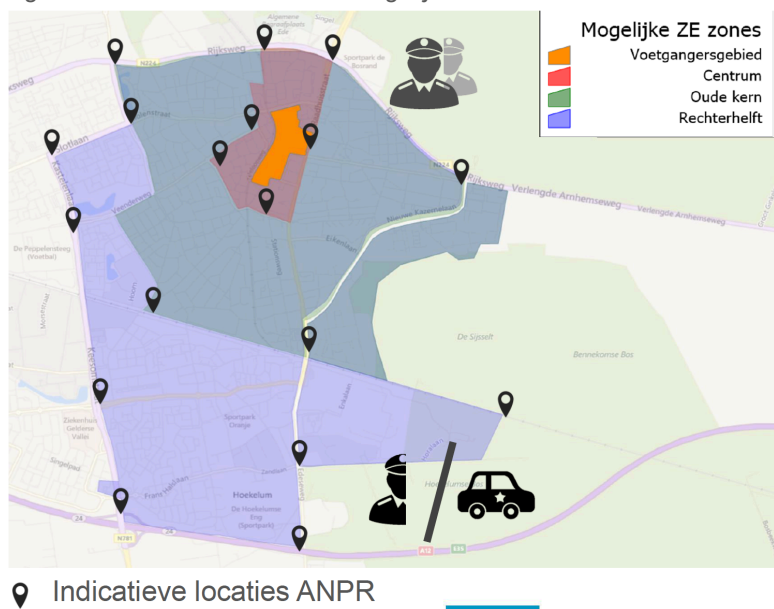
# 6. Mogelijke impact per variant nul-emissiezone Ede

Op verzoek van de gemeente Ede is op basis van verkeersgegevens die de gemeente ter beschikking heeft gesteld (voor het voetgangersgebied), gegevens uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) voor de 4 mogelijke nul-emissiezone stadslogistiek, door Ecorys onderzochte indicatoren voor de logistieke stromen die daarmee gemoeid zijn en landelijke indicatoren voor de gemiddelde uitstoot van voertuigen in verstedelijkte gebieden (CE Delft, 2019) een indicatieve berekening gemaakt voor de maximale emissie besparing. De zogenaamde nulmeting 2019 toont de inschatting van emissies afkomstig van bestel- en vrachtverkeer van voertuigen die een levering doen in Ede. Het betreft dus de totale emissies van de gereden kilometers, en niet enkel de emissies op het grondgebied van Ede.

De berekening toont de mogelijke reductie van de CO<sub>2</sub> uitstoot door het bestel- en vrachtverkeer in Ede door het instellen van een nul-emissiezone stadslogistiek. Dit is de maximale daling na het quasi bereiken van nul-emissies in 2030. Het instellen van een ZE zone zal vermoedelijk de verduurzaming van de voertuigen die Ede in rijden versnellen. Maar zelfs zonder de ZE zone zullen emissies dalen als gevolg van het vervangen van oudere voertuigen door nieuwere, zuinigere, varianten (autonome verschoning).

Er is onderscheid gemaakt naar vier verschillende varianten voor de omvang van de beoogde nul-emissiezone (zie de kaart hieronder). Per zone is ook bepaald hoe handhaving kan georganiseerd worden, en welke kosten hierbij komen kijken, deze kostenberekening is in H5 opgenomen.

Figuur: varianten ZE zones en mogelijke locaties camera's voor handhaving



De analyses leveren het volgende beeld op:

### 1. Resultaten van de nulmeting (2019), business as usual:

- Emissies stadslogistiek in Ede: 2 tot ca. 15,5 kton CO<sub>2</sub> per jaar<sup>2</sup>, afhankelijk van de grootte van de nul-emissiezone die Ede instelt.
- Dat is uitgedrukt in geld een potentiële jaarlijkse besparing van emissies ten belope van 135.000 EUR (voetgangersgebied) tot 930.000 EUR (rechterhelft)<sup>3</sup>.

### 2. ZES 2025: verduurzaming zet in

- Daling van ca. 25% emissies ten opzichte van 2019 is mogelijk, want nieuwe voertuigen zijn dan al ZE. Oudere voertuigen mogen nog de zone in, als ze maar EURO V zijn (bestelbus) of EURO VI (truck).

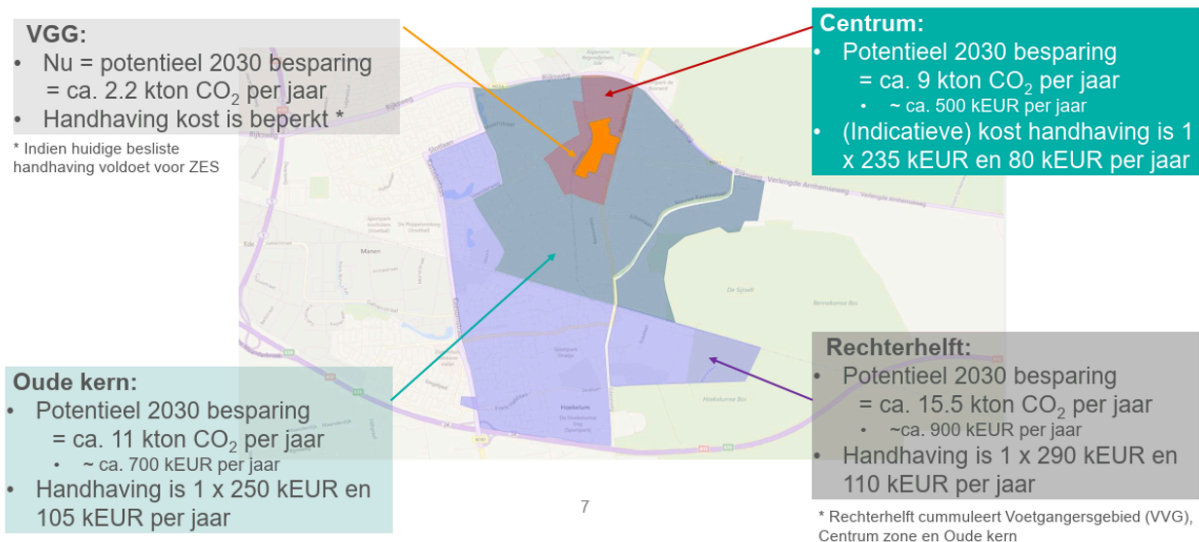
### 3. ZES 2029: verduurzaming bereikt

- Daling van ca. 70% emissies is mogelijk
- Ingroei ZE zet gestaag door als gevolg van natuurlijke vervanging van voertuigen door ZE varianten.
- Bestelbussen zijn tegen dan zo goed als allemaal ZE
- In de grote zone 'rechterhelft' blijft nog 5 kton van 15,5 kton CO<sub>2</sub> over

### 4. 2030: ZES volledig bereikt

- Alle voertuigen zijn verplicht ZE, pop beperkt maatwerk na. Er is nog ca. 0,5 kton CO<sub>2</sub> per jaar over.

Figuur: Vergelijking van verschillen per variant voor de omvang van de zone



In een aparte presentatie zijn de details en achterliggende berekeningen opgenomen.

<sup>2</sup> Deze schattingen wijken voor het voetgangersgebied af van eerdere ramingen, maar zijn terug te brengen tot recente aannames (CE Delft, 2019) voor de gemiddelde uitstoot van voertuigen in stedelijke gebieden.

<sup>3</sup> Met de aanname van een marktprijs van 60 EUR per ton (CE Delft, 2019)

# 7. Nul-emissiezone Ede – resultaten consultatie ondernemingen in Ede-centrum

Bewoners, ondernemers, bezoekers en gemeente streven naar een prettiger en leefbaarder stadscentrum. Eén van de bouwstenen voor deze ambities is de verduurzaming van de stadslogistiek. In het Klimaatakkoord zijn hierover landelijke afspraken gemaakt, waarbij toegewerkt wordt naar de invoering van emissievrije zones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025. Ook de gemeente Ede verkent op dit moment de wenselijkheid en haalbaarheid van de invoering van een emissievrije zone voor stadslogistiek.

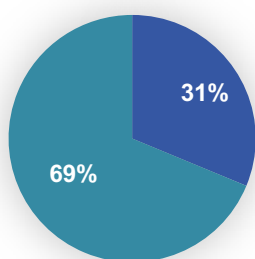
Als onderdeel van deze verkenning heeft onderzoeksbureau &Morgen op verzoek van de gemeente Ede een telefonische consultatieronder onder de ondernemers in de binnenstad van Ede uitgevoerd. Doel hiervan was om bij de ondernemers in Ede de mening te peilen over de invoering van een emissievrije zone in Ede. Hiervoor is **met 16 ondernemingen uit de binnenstad van Ede gesproken** over de ZE-zone. De werkwijze van deze gesprekken en vragen die zijn gebruikt om het gesprek te sturen zijn in bijlage 1 opgenomen en in bijlage 2 de namen van benaderde bedrijven en hun deelname.

## Kenmerken deelnemers

De gesprekken zijn telefonisch gevoerd met een diverse groep ondernemers. Er is zowel gesproken met bedrijfsleiders van landelijk of regionaal werkende ketens als met lokale ondernemers. Lokale ondernemers bestellen hun goederen bij derden en laten deze bezorgen, halen de goederen zelf met eigen vervoer op en bezorgen soms ook zelf producten bij hun klanten.

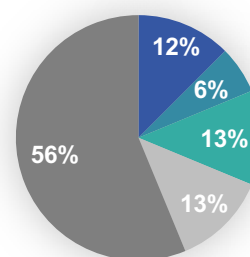
De belangrijkste kenmerken van de benaderde bedrijven zijn hieronder weergegeven.

### Lokaal vs landelijk



■ Landelijke ketens ■ Lokale bedrijven

### Soort bevraagde ondernemingen



■ Horeca ■ Levensmiddelen ■ Kleding/schoenen  
■ Dienstverlening ■ Overig

## Samenvatting resultaten landelijke ketens

Bedrijfsleiders van landelijk of regionaal werkende ketens geven aan dat de logistiek geregeld wordt vanuit het hoofdkantoor, daarom kunnen ze geen antwoorden op onze vragen geven. Wij hebben geen contact gelegd met de hoofdkantoren, omdat de landelijk werkende bedrijven zich via hun belangenorganisatie evofenedex positief hebben uitgelaten over de invoering van een nul-emissiezone.

## Samenvatting resultaten lokale ondernemers

Lokale ondernemers voelen de invloed van een ZE zone vooral bij de inzet van de eigen bestelauto's, die immers aan de normen moeten voldoen. Zij gaan ervan uit dat het merendeel van de leveranciers die de goederen bezorgen een oplossing zullen vinden voor nul-emissie beleving. Wel maken zij zich zorgen over leveranciers uit het buitenland.

## Oordeel over landelijke initiatief om nul-emissiezones in te voeren

In de gesprekken komt duidelijk naar voren dat elke onderneming het landelijk idee van een ZE-zone een goed plan vindt.

## Oordeel over invoering nul-emissiezone Ede

Een grote meerderheid van de bevroegde ondernemingen oordeelt positief over het invoeren van een ZE-zone in Ede. Een enkeling is geen voorstander van de ZE-zone in Ede. De ondernemers die de zone een goed idee vinden, vinden de zone een logisch gevolg van klimaatdoelen en vinden het goed dat er wordt gewerkt aan de kwaliteit van de binnenstad.

Toch zijn er op- en aanmerkingen als er meer in detail wordt gesproken over een mogelijke ZE-zone. Ondanks dat het grootste deel van bevroegde ondernemingen positief is, worden er meer problemen voorzien dan dat er kansen worden genoemd.

De ondernemers geven aan een **aantal kansen** te zien rondom het invoeren van de ZE-zone. Zo worden de volgende kansen benoemd;

- Niet alleen schoner maar ook minder bestelbussen in de binnenstad. Het invoeren van venstertijden kan hierbij helpen
- Gebruik van kleinere en schonere voertuigen, denk hierbij aan de voertuigen die Picknick gebruikt
- Er gaan meer mogelijkheden voor samenwerking tussen ondernemingen ontstaan

### Bedding slaapcomfort

“Vooral voor winkelend publiek levert het veel op, minder overlast.”

Ondanks dat de ondernemingen de ZE-zone een goed idee vinden, geven meer ondernemingen aan problemen te voorzien dan kansen te zien. De volgende **problemen** worden genoemd;

- Er moet rekening gehouden worden met leveranciers uit het buitenland, die onbekend zijn met de regels of door de reisafstand niet elektrisch kunnen rijden
- Er zullen extra kosten gemaakt moeten worden door ondernemers
- Het laden en lossen zal meer tijd gaan kosten omdat er een hub in de logistieke ketting komt of omdat de lading van goederenbussen uitgelopen of gefietst moeten worden
- Het eventueel zelf halen van de producten bij een hub is geen optie. Hiervoor moeten de eigenaren de winkel verlaten en sommige ondernemingen krijgen hier te zware producten voor
- De ondernemingen kunnen niet meer met eigen vervoer (auto of bestelbus) bij de onderneming komen
- Er moeten veel ontheffingen en uitzonderingen komen waardoor het een onduidelijk geheel wordt
- Er zal meer leegstand komen omdat bedrijven wegtrekken uit de ZE-zone
- De ambitie is te groot. Om het haalbaar te maken moet het concreet worden gemaakt en opgedeeld worden in kleinere stappen

### Edes proeflokaal:

“Naast ons restaurant, doen we ook catering op locatie. Hiervoor gebruiken we een 14 jaar oude bestelbus. Met deze bus rijden we naar ons restaurant om uit de keuken de gerechten op te halen. We hebben door de sluiting vanwege Covid voorlopig geen geld om te investering in een elektrische bestelbus.”

## Oordeel over omvang van de zone in Ede

Wanneer wordt gevraagd naar de gewenste omvang van de ZE-zone, worden verschillende groottes aangegeven. De meeste ondernemingen zien een zone met de omvang van het centrum als ideale ZE-zone. Ook wordt een grotere (groter dan enkel het centrum) zone, met een hub bij de afslag van de snelweg, door meer ondernemingen genoemd. Een enkeling noemt alleen het voetgangersgebied als beste optie. Tot slot heeft één onderneming aangegeven dat er geen zone gerealiseerd moet worden.

### Optiek Sloof:

“Maak 1 groot verzamelpunt in Ede vlak bij de afslag van de A12. Vanuit daar met elektrische wagens uitrijden. Zo kan de zone groter worden dan enkel het centrum.”

## Samenvattend

Het grootste deel van de lokale ondernemers is een voorstander van het invoeren van een ZE-zone in Ede. Deze ondernemingen zien in dat dit nodig is om te zorgen voor een beter milieu en een prettigere binnenstad voor iedereen. Slecht een enkeling vindt de ZE-zone geen goed idee, omdat deze ondernemer er te veel problemen in ziet. Ondanks de positieve reactie, voorzien ook de ondernemers die voor de ZE-zone zijn meer problemen dan kansen. Wat betreft de omvang van de zone, verschillen de ondernemingen veel van mening.

Naar ons oordeel betekent dit dat rond de invoering van een ZE-zone voor bestel- en vrachtverkeer in Ede aanvullende inspanningen van de gemeente Ede en ondernemers nodig zullen zijn. Denk daarbij aan zowel goede communicatie rond de invoering van de zone (welke voertuigen, wanneer van kracht, welke oplossingen voor ondernemers die net aan de eisen kunnen voldoen?) in combinatie met een gerichte ontwikkeling van logistieke alternatieven voor ondernemers.

# Bijlagen

1. Verslag stakeholdersessie 6 november 2020
2. Rapportage diepte-interviews SPES II Arnhem-Ede-Nijmegen
3. Presentatie impact varianten nul-emissiezone op CO<sub>2</sub> uitstoot in Ede
4. Presentatie kosten van handhaving in Nijmegen
5. Werkwijze gesprekken consultatie ondernemers binnenstad Ede
6. Korte verslagen gesprekken consultatie ondernemers binnenstad Ede

# Bijlage 1: Verslagen stakeholdersessies Ede, Arnhem en Nijmegen

## 1. Stakeholderbijeenkomst Ede, 6 november 2020

### Aanwezigen:

5.1.2e

voorzitter stichting binnenstadsmanagement: 350 ondernemers in centrum Ede richting gemeente en overheid

ACV

TLN

EVO Fenedex

KHN

gemeente Ede

gemeente Ede

EnMorgen

EnMorgen

Ecorys

Ecorys

provincie Gelderland

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

### Ambitie:

2x grote afname grijze voertuigen 2025

1x zero emissie 2025 (5.1.2e)

2x zero emissie 2030 (5.1.2e en 5.1.2e)

5.1.2e : 2025 betekent hogere kosten voor horeca

### Kansen voor verminderen van voertuigen in Ede:

Bundelen, maar 85% van de bestelauto's is niet voor vervoer van goederen.

Bundelen van stromen, bloktijden.

Opstarten van een hub in of nabij het centrum.

Voor verminderen goederenstromen kunnen we bundelen.

Voor een deel van de voertuigen kunnen we niet bundelen. De loodgieter, glazenwasser, timmerman etc. deze heeft de bus als werkkast / werkplaats.

### Kansen voor het veranderen van (bestel)gedrag in Ede:

Collectief inzamelen afval.

Aanpassen inzamelmiddelen (containers): groter volume, minder containers, ofwel: verminderen locaties waar afval opgehaald moet worden.

Samenwerkingsprojecten ondersteunen.

Afval distributie van food.

### Kansen voor het verschonen van voertuigen in Ede:

Elektrische bestelauto's bekend maken.

Bedrijven bewust maken van de veranderingen en ontwikkelingen.

HVO i.p.v. diesel gebruiken (wel 30 cent per liter duurder).

Gemeente duidelijk zonegrootte maken.

Elektrische bestelauto bekend maken en koudwatervrees weghalen door correcte informatie over TCO (ook mede door subsidie).

## Resultaten discussie, oplossingsrichtingen voor Ede

1. Minder voertuigbewegingen door aandacht voor afvalstromen. In verschillende steden wordt hier mee geëxperimenteerd, kijk op welke wijze dit toepasbaar is in Ede:
  - White label inzameling Nijmegen
  - Opzetten van een nieuw systeem zoals Open waste (zie [openwaste.nl](http://openwaste.nl))
  - Werken met een concessie voor 1 inzamelaar voor het gehele gebied
2. Bundelen stromen en gebruik van een hub
  - Versleveringen: verken mogelijkheden om aantal leveranciers per bedrijf te verminderen en samenwerking bij afstemmen aflevermoment bij levering door horeca-groothandel (zie o.a. pilot in Den Bosch)
  - Benutten eerste stappen met ontwikkeling hub en inzet fietskoerier voor versnelling van bundeling. Mogelijk volgende stap is centrale ontvangst van goederen voor ondernemers in de binnenstad (microhub) en afhalen of afleveren bij winkels met trolley. Combineren met initiatief zoals Groene Rijders in Arnhem.
  - Gemeente kan een stimulerende rol spelen door dit voor te schrijven bij inkoop van facilitaire goederen en samen te werken met andere publieke diensten in Ede
3. Zero emissie zone
  - Behoeftte aan snel duidelijkheid over de plannen voor introductie van een nul emissie zone (welk gebied en planning besluitvorming)
  - Zone kan ondernemers prikkelen om efficiënter te werken en dit kunnen we dus benutten om plannen minder en slimmer in beweging te krijgen
  - Ondernemers verleiden om te investeren in nul emissie door inzet van TCO-tool (binnenkort beschikbaar voor logistiek makelaars en gemeenten via SPES-programma, zie o.a. <https://bit.ly/2Hjwk0C>).
  - Heb ook oog voor andere oplossingen, met name voor zwaar verkeer (o.a. inzet van HVO).

### Gedeelde informatie:

[openwaste.nl](http://openwaste.nl)

<https://e-drivers.com/vier-elektrische-daf-trucks-ingezet-als-vuilniswagen/>

<https://www.vdkgroep.com/nl/nieuws/archief/2019/vdl-ontwikkelt-elektrische-voertuigen-voor-afvalinzameling>

<https://cycloon.eu/vestigingen/ede>

<https://indebuurt.nl/ede/nieuws/nieuwsoverzicht-fietskoerier-in-ede-nieuwe-tentjes-en-meer~92271/>

<https://www.vpro.nl/programmas/tegenlicht/kijk/afleveringen/2019-2020/Op-volle-retouren.html>

<https://www.tln.nl/webinar/webinar-eu-green-deal/>

<https://www.enmorgen.nl/nieuws/e-besteladvies-van-start-in-rotterdam/>

## 2. Stakeholderbijeenkomst Arnhem, 11 november 2020

### Aanwezigen:

5.1.2e		PBA (Platform Binnenstad Arnhem)
5.1.2e		luchtwachter en betrokken inwoner Arnhem (woont net buiten het centrum), ook betrokken bij PBA
5.1.2e		TLN
5.1.2e		EVO Fenedex
5.1.2e		KHN
5.1.2e		gemeente Arnhem
5.1.2e		EnMorgen
5.1.2e		EnMorgen
5.1.2e		Ecorys
5.1.2e		provincie Gelderland

### Kansen voor minder voertuigen in Arnhem:

Ondersteun bedrijven met een bestelautowagenpark bij het onderzoeken of vervangen wel zin heeft, of dat het bundelen van lading bij een partij die al zero emissie rijdt beter is.

Bundelen faciliteren als gemeente. Bv busbaan, langer toegang.

Waar mogelijk zo veel mogelijk leveringen bundelen.

Hub(s) voor de bewoners, Hub(s) voor de bedrijven. Goed flankerend beleid

Minder frequent bestellen en concentreren afleveringen.

Deel alle logistieke data blijvend en realtime met de sector (hoogte, breedte, zwaarte beperkingen), logistieke voorkeurroutes, laad en los plekken etc. Als iedere gemeente dit doet bespaart dat 20 miljoen voertuig kilometers.

### Kansen voor schonere voertuigen in Arnhem:

Helpen bij bepalen en realiseren (openbare) laadinfra voor met name MKB ondernemers die niet anders kunnen dan vervangen voertuig(en) en tegen de behoorlijk grote meerkosten aanlopen van laadinfra.

Laadinfra verzorgen, snelladers rondom de stad. Provincie geeft subsidie en het rijk ook

Vermindering vervoersbewegingen, faciliteiten bieden die overstap naar bijv elec. voertuig stimuleren en aanschaf milieu vriendelijke voertuigen stimuleren/subsidie

Schoon wagenpark in het algemeen, meer elektrisch (waterstof),

Minder bestel/vrachtverkeer in binnenstad. Minder vervuילend bestel-/vrachtverkeer in binnenstad.

Bundeling bezorging.

Duidelijkheid zero emissie zone.

Stimuleren hubs.

Regionale aanpak laadinfrastructuur.

### Resultaten discussie, oplossingsrichtingen voor Arnhem

#### 1. Minder voertuigbewegingen door bundeling van ladingstromen:

- Versnellen gebruik van hubs.
  - Ondernemers een rol geven bij het stimuleren van het gebruik van de bestaande hubs en mogelijk nieuwe hubs.
  - Het opzetten van de hubs is geen overheidstaak, maar de gemeente kan wel stimuleren (zie hierna).
- Privileges geven aan gebundelde leveringen in de binnenstad. Hiervoor is het nodig dat er een eenvoudig systeem beschikbaar is waarmee de mate van bundeling door ondernemers aangetoond kan worden. Uitwerking van dit systeem is een landelijk vraagstuk dat binnen SPES aangekaart moet worden.
- Versleveringen is een lastiger segment voor bundeling. Het meest kansrijk lijkt het om de levertijdstoppen tussen de afnemers af te stemmen en zo het aantal voertuigbewegingen van de servicegroothandel (zoals Bidfood) te verminderen. Daarnaast liggen er kansen voor samenwerking tussen de grote leveranciers, de samenwerking tussen Sligro en Heineken is hier een voorbeeld van.
- Bouwstromen zoveel mogelijk via bouw hubs laten lopen. De provincie Gelderland is hier nu mee bezig. Daarnaast grote servicebedrijven prikkelen om materiaal voor onderhoud in de dagranden aan te leveren.
- Afvalinzameling bundelen (zoals White label inzameling Nijmegen)

- Benutten platforms voor datadeling in logistiek. Gemeente moet haar informatie volgens landelijke afspraken ontsluiten. Private initiatieven zoals Air Hunters, Quicargo en Groene Zwerm uitnodigen om diensten aan te bieden
- Opzetten van een nieuw systeem zoals Open waste (zie openwaste.nl)
- Werken met een concessie voor 1 inzamelaar voor het gehele gebied

## 2. Verschon

- Veel acties lopen al, deze vooral voortzetten
- Accenten kunnen zijn:
  - Campagne/gebiedsaanpak elektrificering wagenpark MKB. Bedrijven die dicht bij elkaar zijn gevestigd kunnen collectieve laadvoorzieningen inzetten.
  - Intensiveren aanleg laadinfrastructuur (lopende actie gemeente met Alflen)
  - Ontsluiten informatie over de landelijke ne provinciale subsidieregeling voor MKB bedrijven
  - Inzet van de TCO tool die &Morgen via SPES beschikbaar stelt aan de logistiek makelaars, ondersteund door een actieve campagne om ondernemers te verleiden de vergelijking tussen ICE en EV voor hun wagenpark te maken
  - Benutten van de waterstof faciliteit voor zwaar verkeer in de regio
  - Actieve inzet op elektrisch koelen op de Korenmarkt (samenwerking gemeente met Allegro)

### Doelgroepen en sleutelpersonen:

5.1.2e en De Variabele

Evo Fenedex: kan als nodig de leden waar dit invloed op heeft per mail benaderen

Gemeente – bewoners binnenstad, Steenstraat niet vergeten

Riksen, Groene Rijders, lokale bouwondernemingen, Airhunters, groothandel korenmarkt

Wellicht interessant om te bekijken, staan ook namen van bedrijven

bij: <https://www.youtube.com/watch?v=vPRITcgtCMU>

Afvalbedrijven SUEZ white label

5.1.2e TLN: kan ook via nieuwsbrief deelmarkt stadslogistiek

### 3. Stakeholderbijeenkomst Nijmegen, 12 november 2020

#### Aanwezigen:

5.1.2e		Huis van de Binnenstad
5.1.2e		DAR
5.1.2e		TLN
5.1.2e		Kennis DC Logistiek
5.1.2e		gemeente Nijmegen
5.1.2e		accountmanager bedrijventerreinen gemeente Nijmegen
5.1.2e		accountmanager binnenstad gemeente Nijmegen
5.1.2e		EnMorgen
5.1.2e		EnMorgen
5.1.2e		Ecorys
5.1.2e		provincie Gelderland

#### Introductie:

5.1.2e geeft via bijgevoegde presentatie aan wat ZES betekent voor Nijmegen en dat het een onderdeel is van het luchtkwaliteitsprogramma. Hiervoor is er al zowel een collegebesluit als een raadsbesluit over de zonering en middelen, er komt nog een collegebesluit over de vervolgstappen.

#### Kansen voor minder voertuigen in Nijmegen:

Door groei van de activiteiten/inwoners ontstaat er groei van de stromen. Als er een grote afname van voertuigen komt ontstaat er per saldo een licht afname.

Hubs en waar mogelijk beleveren met fietskoeriers.

Gezamenlijk inkopen facilitaire stromen overheden.

Gecombineerd bedrijfsafval ophalen: zowel voor particulier als bedrijfsmatig, als ook combinatie van meerdere verzamelaars via white label.

Servicelogistiek: weinig parkeerplaatsen voor servicelogistiek en ze kunnen niet parkeren in parkeergarages. Langdurige werkzaamheden kunnen via containers, maar incidentele werkzaamheden zijn nog geen oplossing (ook bij bewoners).

Venstertijden: als iedere stad dezelfde (krappe) venstertijden kent moeten er veel voertuigen ingezet worden die maar kort ingezet kunnen worden. Nachtleveringen kunnen niet vanwege bewoners en

middagleveringen niet i.v.m. functie van de stad. Informatie over nachtleveringen wordt separaat met 5.1.2e 5.1.2e besproken

Bundelen aan rand van de stad. Bv Op TPN west, Grift.

Bestelgedrag beïnvloeden. Hoe, geen idee

Het verruimen van tijdsafspraken

#### Kansen voor schonere voertuigen in Nijmegen:

Voorlichting over TCO en laadinfrastructuur

Ook aandacht voor de gebieden rondom de ZES gebieden (omliggende gebieden moeten dan niet de "oudere" voertuigen krijgen die niet meer in de ZES gebieden mogen rijden)

Bouwlogistiek bij nieuwbouw rondom het centrum, ondersteuning hiervoor is

mogelijk: <https://vng.nl/nieuws/ondersteuning-gemeenten-voor-duurzame-bouwlogistiek>

Koelwagens laadpunten geven zodat hun generator niet op diesel hoeft te draaien.

Neem als gemeente een voortrekkersrol door bij de inkoop van goederen duurzaamheidscriteria op te stellen voor de bezorging ervan, dan creëer je een markt

Webleveringen in de wijken gelijktrekken met binnenstad.

## Resultaten discussie, oplossingsrichtingen voor Nijmegen

### 3. Minder voertuigbewegingen door bundeling van ladingstromen:

- Hubs: het project van de Denktank zet in op het stimuleren van hubs voor bepaalde ladingstromen. Verstandig is om dit nu ruimte voor ontwikkeling te geven, in een later stadium kan dit uitgebreid worden naar de ondernemers in de binnenstad. Verwachting is dat er meerdere gespecialiseerde hubs tot stand kunnen komen.
- Inzameling afval: het streven is om 1 partij te selecteren die al het bedrijfsafval meerdere keer per dag met een klein voertuig inzamelt. Om dit te kunnen realiseren is meer ingrijpen van de overheid nodig. Mogelijke opties zijn:
  - Systeem Zutphen: staddistributeur neemt karton en plastic retour (rendement van deze activiteit is positief)
  - Werken met white label voertuigen uitbreiden (nu al samenwerking M&M containerservice en SUEZ)
- Servicebedrijven: veel bewegingen maar oplossingen hiervoor zijn moeilijk te vinden. Bij grotere projecten kan gewerkt worden met bouw hubs of containers op de bouwplaats.
- Tijdsafspraken: beter benutten van de dagranden binnen de beperkingen van de Omgevingswet. Bijvoorbeeld door schoon en stil vervoer vroeger, later of langer in het centrum toe te laten. Een alternatief is inzetten op een centraal ontvangstpunt (hub, zie hierboven).
- Uitgaande stroom en toename thuisleveringen: er is een duidelijke behoefte om verder te bundelen, de zoektocht naar oplossingen hiervoor kan onderdeel zijn van het vervolg. Een eerste stap kan zijn om de samenwerking van winkeliers met Velocity voor leveringen vanuit de binnenstad naar afnemers in Nijmegen te intensiveren (nu al een kleine subsidie beschikbaar om bezorgkosten te helpen drukken).

### 4. Verschon

- Veel acties lopen al, deze vooral voortzetten
- Aandacht voor financiële vraagstukken door:
  - inzet van de TCO tool die &Morgen via SPES beschikbaar stelt aan de logistiek makelaars, ondersteund door een actieve campagne om ondernemers te verleiden de vergelijking tussen ICE en EV voor hun wagenpark te maken
  - Financieringsuitdaging die door COVID is ontstaan helpen oplossen

#### Doelgroepen en sleutelpersonen:

NVRD: Nederlandse vereniging van Reinigingsdiensten. 5.1.2e

Binnenstadondernemers: MM: kennis delen en betrekken. Eerst behoefte aan concrete voorstellen zoals hubstructuur, combineren afval, dan pas naar de lokale ondernemers. Voor nu proeft 5.1.2e nog weinig interesse.

Service bedrijven

Culturele instellingen

Logistieke sector

Bouwsector

Logistics Valley: 5.1.2e en 5.1.2e

#### Overige informatie:

Raadsbesluit over luchtkwaliteit: <https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Nijmegen/71174270-0ac0-42e2-bf28-e7d7ff142800> (scrollen naar agendapunt 10)

Kamerbrief over de uitvoeringsagenda zoals vastgesteld in oktober 2020

# Bijlage 2: Resultaten diepte-interviews SPES II Arnhem-Ede-Nijmegen

## Resultaten Ede

### Nadelen huidig gedrag

**Insicht 1**  
Laat in de middag nog bestelauto's in de straat. Voor bezorging en late bevoorrading.

**Insicht 2**  
Routering in het centrum.  
Een van de pakkelevervoerdier rijdt consequent tegen de rijrichting in.  
Klanten moeten straks door het hele centrum voor ze bij mij zijn (nu aan het begin van de route)  
Bijvoorbeeld.....

**Insicht 3**  
Afhelverzameling door verschillende aanbieders

**Insicht 4**  
Druk met buisjes vooral in de ochtend, maar ook in de middag.

**Insicht 5**  
Fietzen en scooters in de straat en leegstand worden als groter probleem ervaren

**Insicht 6**  
Veel voertuigen in het voetgangersgebied doet rommelig aan en is niet goed voor de klantbeleving

### Wie is de winkelier in Ede?

**Insicht 1**  
Nul-emissiezone past in bredere landelijke ontwikkeling (consistent beleid)

**Insicht 2**  
Er is een oplossingsgerichte instelling. Hoe kunnen we het samen dan anders doen.

**Insicht 3**  
Plaats het dan wel in een breder perspectief. Efficiency in bevoorrading, maar ook leegstand, afval, diversiteit. Deltaplan voor de binnenstad.

**Insicht 4**  
We moeten het wel samen doen (micro lokale saamhorigheid is sterk aanwezig. Dat is positief).  
Dat is wel iets anders dan samen inzetten voor de hele binnenstad (dat is nog veel meer voor nodig)

**Insicht 5**  
Behoefte aan een business plan met dicht op kosten en baten. Op zoek naar perspectief wat het oplevert.

**Insicht 6**  
We bespeurden geen weerstand in de interviews. Geen sceptis of galanterheid (neris).  
Als er weerstand is, die ligt die in de autonome. Partijen willen seriese betrekken zijn bij de plannen.

### Voordelen gewenst gedrag

**Insicht 1**  
Langer aanwezig om goedertieren af te geven of mee te geven. Geen beperking van venstertijden.  
1. Dan straks wel zorgen voor ruime openingstijden

**Insicht 2**  
Je kan lopen nog wat ophalen of wegbrengen.  
2. Behoefte aan een buurtbus en niet zo zeer aan stadshub nabij de snelweg. Meerdere strategische buurtbussen?

**Insicht 3**  
Een gedeeld postief belevt van elektrische bakfietsen en bestelauto's

**Insicht 4**  
Fijner straatbeeld wat leidt tot een betere klantbeleving

**Insicht 5**  
Het mag zelf iets kosten om dit met elkaar te realiseren

**Insicht 6**

### Gewoontes huidig gedrag

**Insicht 1**  
We hebben in de ochtend tijd om de goederen aan te nemen en direct in de winkel te leggen

**Insicht 2**  
Beleving voor de deur, geen omrijken naar

**Insicht 3**  
Er zijn venstertijden (handhaving kan overlast beperken)

**Insicht 4**  
Bevoorrading is nu overzichtelijk. Per klant bekend hoe en met wie ze de bestelling komen brengen

**Insicht 5**

**Insicht 6**

### Wat zijn de achterliggende doelen?

**Insicht 1**  
Brood op de plank. Concepten verzinmen en zo organiseren dat je werk winstgevend is.

**Insicht 2**  
Samen er iets van maken. Met de medewerkers en collega winkeliers en horeca-eggenaren.

**Insicht 3**  
Klantcontact en het zien van een tevreden klant (anders had ik wel een webshop)

**Insicht 4**  
Zien dat het allemaal klopt wat je het uitgedacht / herweerd.

**Insicht 5**  
Ondernemen en eigen keuzes kunnen maken en beslissingen kunnen nemen.

**Insicht 6**

### Zorgen gewenst gedrag

**Insicht 1**  
Komt de hub straks wel op de juiste plaats (te lopen)  
Komen er ook goede laad- en losplaatsen (stoptegels) galigen)

**Insicht 2**  
Organisatorisch gedoe. Wordt het niet te complex  
Wat zijn de kosten. Wat is het business plan

**Insicht 3**  
Ben ik nog wel in control / onbekendheid met het concept

**Insicht 4**  
Wie neemt het voorzuren.  
Is er voldoende saamhorigheid (betens, lokale winkels, horeca, gemeente, andere type bedrijven)

**Insicht 5**  
Is er een breder plan. Wordt het niet te beperkt opgepakt.  
Lengteplan. Zijn we als centrum nog wel interessant genoeg.

**Insicht 6**  
Hoe regemen we ons tegen het online shoppen.  
3. Krachtiger een eigen lokale webomgeving bieden

# Resultaten Arnhem

## Nadelen huidig gedrag

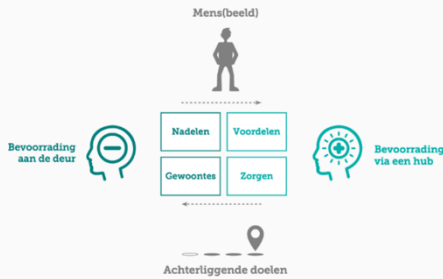
- Inzicht 1**  
Pijn bij ondernemen, doordat anderen niet goed georganiseerd zijn, 'tributaal' maken van de omringlingen. 1. Sneldezet set van spelregels waar je ze aan moet houden en als gemeenschappelijk kader dient.
- Inzicht 2**  
Huidige verkeerscirculatie, routing. Waar kom je de stad binnen, eenrichting, hoe kom je de stad uit.
- Inzicht 3**  
Afselverzameling door verschillende aanbieders
- Inzicht 4**  
Teveel aan horeca en weinig divers.
- Inzicht 5**  
Regels voor bestaande restaurants en nieuwe (loop op). Zie duidelijke kaders onder 1.
- Inzicht 6**  
Veel vooruitgaen in de binnenstad stopt normaal aan en is niet goed voor de klantbeleving. Ook het in de middag laten bezornden met scooters kan als vervelend worden ervaren. Daar moeten we het dan over hebben. Wat spreekt je met elkaar af (gemeenschappelijke kaders ook voor ondernemers).

## Gewoontes huidig gedrag

- Inzicht 1**  
Je hoeft niet veel te organiseren. Afspraken zijn gemaakt en je hoeft niet altijd vroeg aanwezig te zijn.
- Inzicht 2**  
Er is ruimte om buiten de spelregels te gooien en in omvang te nemen
- Inzicht 3**  
Een deel van de horeca werkt met een klein aantal leveranciers en deels ook met vaste kaart (klanten willen het anders). Er zijn goede afspraken te maken met leveranciers en loopt het al jaren zo.
- Inzicht 4**  
Bewerking voor de deur / makkelijk.
- Inzicht 5**  
Zetelheid (bij) foute levering, snel ogevoel, kwaliteit en korting bij grote leverancier
- Inzicht 6**  
De leverancier / vervoerder lost het wel op.

## Wie is de horecaondernemer in Arnhem

- Inzicht 1**  
Nul-emissiezone past in bredere landelijke ontwikkeling (consistent beleid)
- Inzicht 2**  
Gemeente mag daarbij het voortouw nemen, vanuit een geloofwaardig verhaal over het creëren van een aantrekkingspunt, diverse binnenstad (behoefte aan horeca kaders)
- Inzicht 3**  
Plaats het dossier wel in een breder perspectief (blik op de binnenstad, verkeerscirculatie, parkeerplaatsen)
- Inzicht 4**  
We moeten het wel samen doen (inico lokale saamhorigheid is sterk aanwezig. Plannen voor een BIZ)
- Inzicht 5**  
Economische, georganiseerde ondernemer versus de enthousiaste chaotische ondernemer. De eerste heeft minder leveranciers en leveringswijze
- Inzicht 6**  
Weerstand eerder vanuit sociale overtuiging, dan vanuit autonome (vraag naar kader) en inerte (willen het samen doen).



## Wat zijn de achterliggende doelen?

- Inzicht 1**  
Brood op de plank. Concepten verzinnen en zo organiseren dat je werk wettig is.
- Inzicht 2**  
Samen er iets van maken. Met de medewerkers en collega winkeliers en horeca-eigenaren.
- Inzicht 3**  
Willen ondernemen. Eigen keuzes en beslissingen
- Inzicht 4**  
Vrijheid en kleren nastreven.
- Inzicht 5**

## Voordelen gewenst gedrag

- Inzicht 1**  
Langer aanwezig om goedere af te geven of mee te geven. Geen beperking van versterking. 2. Den straks wel zorgen voor ruimte openrijden
- Inzicht 2**  
Duidelijke prikkel. Of je bent aanwezig om je goederen binnen de versterking te ontvangen gebracht door een elektrische bestelbus of je roept het via een hub en je betaalt daarvoor.
- Inzicht 3**  
Een gedeeld positief beeld van elektrische bestelbussen en bestelauto's
- Inzicht 4**  
Fijner straatbeeld wat leidt tot een betere klantbeleving
- Inzicht 5**
- Inzicht 6**

## Zorgen gewenst gedrag

- Inzicht 1**  
Kunnen kleine leveranciers straks nog bevoornden. Kunnen zij mee naar de transitie naar elektrisch rijden.
- Inzicht 2**  
Is de voedselveiligheid gegarandeerd als het straks via een hub gaat
- Inzicht 3**  
Wort het straks een kloppend geheel. Nul-emissiezone, maar ook handhaving, verkeerscirculatie, ontheffingen
- Inzicht 4**  
Wie neemt het voortouw. Wat los je straks op. Gemakkelijke om beleid te maken, maar wel bekend dat in de praktijk.
- Inzicht 5**  
Is er een breder plan. Wordt het niet te beperkt opgepakt. Levensvat. Zijn we als centrum nog wel interessant genoeg
- Inzicht 6**

# Resultaten Nijmegen

## Nadelen huidig gedrag

- Inzicht 1**  
Milieu en de uitlaat van dieselloerfulgen. Veel bedrijven werken steeds duurzamer. Mobiliteit is de knop waar de grootste uitdaging van een bedrijf te maken valt.
- Inzicht 2**  
Versterkingen en onvoldoende parkeerplaatsen waar je als servicebedrijf mag parkeren.
- Inzicht 3**  
Parkeerend wordt steeds moeilijker, waardoor loopstanden met materiaal toeneemt waardoor oplossing van modaliteiten (scooters) steeds aantrekkelijker wordt
- Inzicht 4**  
Diesel betekent meer onderhoud en dat kost tijd en geld (wordt niet vaak spontaan als pijnpunt genoemd)
- Inzicht 5**
- Inzicht 6**

## Gewoontes huidig gedrag

- Inzicht 1**  
De huidige werkwijze is bekend, we rijden al jaren met bestelauto's op diesel (Bankpassers). Overstap naar bestelauto's is daarom sneller te realiseren. Past in onze operatie.
- Inzicht 2**  
De chauffeurs zijn bekend met het rijden met bestelauto's op diesel. 1. Niet de chauffeurs goed mee in de transitie met kleine bezettingen.
- Inzicht 3**  
Gewenst vrijheid en gemak. Auto staat voor de deur en je kan overal tanken.
- Inzicht 4**
- Inzicht 5**
- Inzicht 6**

## Wie is de serviceondernemer in Nijmegen

- Inzicht 1**  
Nul-emissiezone past in bredere landelijke ontwikkeling (consistent beleid)
- Inzicht 2**  
Actie ligt bij ons (de bedrijvers). De gemeente kan ondersteunen door meer er over te communiceren, te ondersteunen bij de aanpak, maatwerk te bieden over leefmilieu/structuur. Het werk van de logistiek mekelaars wordt gewaardeerd (informatie en advies elektrisch rijden)
- Inzicht 3**  
In zijn het nog wel even aan (Bure is in juni 1 januari 2028) versus nu al eerste ervaringen op doen. De gaat over de as van kleine ondernemer vs groter ondernemer en over de as elektrisch is niet vs is wel de oplossing.
- Inzicht 4**  
Duidelijke spelregels die voor iedereen gelden (gevoel van eerlijkheid is belangrijk)
- Inzicht 5**  
We hebben hevige weerstanden aangetroffen. Beperkt vanuit sociale (pleziers worden ook steeds schoner) en autonome (anderen gaan betalen dat is elektrisch moet gaan rijden). Bij laatste weerstand benadrukken dat er keuze is.
- Inzicht 6**  
Standaard is actueel gaan en we veranderen continue de regels. Als bedrijf zijn we daarop ingespeeld en benutten we de kosten door.



## Wat zijn de achterliggende doelen?

- Inzicht 1**  
Teveelden klanten
- Inzicht 2**  
Leuk en plezierig werken met elkaar, dat geeft energie
- Inzicht 3**  
Planning op orde krijgen, op tijd bij klanten zijn en voldoende klanten per dag kunnen bezoeken
- Inzicht 4**  
Continuïteit, stil staan is schterulgeen, blijven innoveren
- Inzicht 5**  
Rijders werken aan een schonere leefomgeving (veel bedrijven hebben duurzaam ondernemen in hun missie staan)
- Inzicht 6**

## Voordelen gewenst gedrag

- Inzicht 1**  
CO2-beperking
- Inzicht 2**  
Daarom je weer om de organisatie door te lichten en te kijken waar het beter kan
- Inzicht 3**  
Bevrijding niet alleen gericht op winst maken, maar ook op CO2-beperking
- Inzicht 4**  
Regelgeving helpt in versnelling naar elektrisch rijden
- Inzicht 5**  
Prettige leefomgeving in steden
- Inzicht 6**

## Zorgen gewenst gedrag

- Inzicht 1**  
Kleine ondernemers en chauffeurs in de nul-emissiezone. Zij hebben geen keuze. Wat betekent dat straks.
- Inzicht 2**  
Beperkte actieradius en beperkte aanwezigheid en snelheid van leefmilieu/structuur. Opweden kost tijd, kunnen we wel al klanten op een dag bezoeken, waar moet de chauffeur laden, ...
- Inzicht 3**  
Is de aanschafprijs hoger? Kan ik het kwijt in de TCO of kan ik het doorschonen? Over Inzicht 2 maakt men zich meer zorgen dan over de prijs (geloven wel dat die straks verder omlaag gaat).
- Inzicht 4**  
Zijn er straks verschillende regels per stad?
- Inzicht 5**  
Er verandert al zoveel en hoe gaan de chauffeurs daar in mee. 2. Aandacht voor chauffeurs in de transitie.
- Inzicht 6**  
Is elektrisch echt wel schoner? Is het netwerk wel op orde om massaal elektrisch te rijden.

# Bijlage 3: Presentatie impact varianten nul-emissiezone op CO<sub>2</sub> uitstoot in Ede

Zie Powerpoint als aparte bijlage.

# Bijlage 4: Presentatie kosten van handhaving in Nijmegen

Zie Powerpoint als aparte bijlage.

# Bijlage 5: Werkwijze gesprekken consultatie nul-emissiezone Ede

De gesprekken zijn gestart met een korte uitleg:

- Landelijk is besloten om een in 30-40 steden met ingang van 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor stadslogistiek door te voeren.
- Doel hiervan is om de uitstoot van CO2 door stadslogistiek te verminderen en binnensteden aantrekkelijker en leefbaarder te maken.
- Ook in Gelderland worden hiervoor nu stappen gezet. Arnhem en Nijmegen hebben al besloten om de zones in te voeren, daarnaast wordt in samenspraak met de provincie ook gekeken of andere steden in de provincie kunnen aanhaken
- Hierdoor ontstaat de situatie dat steeds meer steden in de omgeving van Ede een nul-emissiezone zullen instellen.
- Op verzoek van de gemeente Ede verkennen wij op dit moment het draagvlak voor het invoeren van een nul-emissiezone in de binnenstad van Ede voor bestel- en vrachtauto's, waarmee Ede aanhaakt bij de ontwikkeling in de omliggende steden in Gelderland en Utrecht.
- Ede heeft op dit moment verschillende varianten voor de omvang van een eventuele nul-emissiezone uitgewerkt. Een beperkt gebied in de voetgangerszone in de binnenstad of een groter gebied waar ook de omliggende wegen in de zone worden opgenomen. Zie voor de varianten bijgaande kaart.

Na deze korte uitleg is er een gesprek met de ondernemers gevoerd op basis van de volgende vijf vragen:

**Vraag 1:** wat vindt u van het landelijke initiatief om deze nul-emissiezones in te voeren?

**Vraag 2:** Welke kansen biedt het instellen van een nul-emissiezone in de binnenstad van Ede voor de lokale ondernemers?

**Vraag 3:** Welke problemen voorziet u als de zone wordt ingesteld?

**Vraag 4:** Wat vindt u ervan als ook Ede een nul-emissiezone voor stadslogistiek per 2025 invoert?

**Vraag 5:** Welke omvang moet de zone in Ede krijgen? Welke van de varianten heeft uw voorkeur?

## **Respons bedrijven**

De groen gemarkeerde ondernemingen hebben medewerking verleend aan de consultatieronde, de geel gemarkeerde ondernemingen zijn benaderd maar niet bevroegd (reden: geen tijd, niet aanwezig, geen interesse, etc.).

### **Ondernemers die hebben deelgenomen aan de consultatie**

- Boekhandel Frits Hardeman
- Reparatiewinkel
- Sfeer en Meer
- Hema
- Blokker
- Bij Audrey
- Boek & Buro
- Sari Marijs
- Bedding slaapcomfort
- Malkander
- Edes proeflokaal
- Aupingplaza Ede
- Ballast slapen
- Effe anders
- Optiek sloof
- Tapijtcentrum Nederland

### **Benaderde ondernemers die niet hebben deelgenomen aan de consultatie**

- Zuivelhoeve
- Vodafone
- Koffie & Koffie
- Boetiek Chantal
- Cadeauhuis- Ede BV
- Drukkerij van Eden
- Edelsmit Jet
- Feela
- Hizi hair
- Huid- en Oedeemtherapiepraktijk 2Care4Skin
- Inkstation Ede
- Norah
- Spliv
- Schuurman schoenen

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

<b>Wet</b>	<b>Artikel</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Pagina's</b>
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 30, 32, 33, 34, 35

<b>Eindrapportage SPES project Nijmegen</b>	
<b>29 januari 2021</b>	
Verantwoordelijk Ambtenaar + contactgegevens	5.1.2e [redacted], Strategisch adviseur Stadsontwikkeling Tel: 5.1.2e [redacted] 5.1.2e [redacted]@nijmegen.nl
Verantwoordelijk Wethouder	5.1.2e [redacted], wethouder duurzaamheid (klimaat en energie), wonen, mobiliteit, parkeren, groen en water
Beleidsmatige basis voor invoering ZE-zone (GDZES, coalitieakkoord o.i.d.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambitiedocument Mobiliteit 2019 – 2030: werken aan verschoning van het goederenvervoer over weg en water, waaronder slimme en schone stadslogistiek:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zero-emissiezone stadscentrum</li> <li>○ Visie op laadinfrastructuur</li> <li>○ Verkenning milieuzone</li> </ul> </li> <li>• Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit in 2030, Uitvoeringsprogramma 2020–2030 (raadsbesluit)</li> </ul>
Overleg met stakeholders	Ja, de maatregelen zijn afgestemd met de bedrijvenorganisaties ECN, Huis van de Binnenstad, TPN West en Bijsterhuizen, lokale logistieke ondernemers en landelijke spelers Evo Fenedex, AH Samenwerking met gemeenten Ede en Arnhem in SPES
Ondertekenaar GD ZES (ja/nee)	Ja
Illustratie uitgevoerde pilots	Niet van toepassing?
Inhoud Actieplan ZES	Zie “Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit in 2030, Uitvoeringsprogramma 2020–2030”: invoering van Zero Emissie Zones binnenstad (tussen de singels) en Hof van Holland (nieuw centrumgebied in Vinex-locatie de Waalsprong). Haalbaarheidsonderzoek voor invoering Zero Emissie Zone Campus Heijendaal (gereed medio 2021). We volgen de landelijke afspraken voor invoering van ZES en gaan de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek tekenen.
Huidig (flankerend) beleid (subsidies/venstertijden)	Er zijn venstertijden in de binnenstad. Op campus Heijendaal wordt een logistieke hub ontwikkeld voor facilitaire stromen en we werken aan een pilot voor bouwlogistiek voor project Centraal Station.
Inhoud afgerond SPES-project	Collectief Implementatieplan nul-emissiezone stadslogistiek voor de gemeenten Arnhem, Ede en Nijmegen en de provincie Gelderland: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opstellen collectief implementatieplan / routekaart nul-emissie stadslogistiek;</li> <li>• Maken van een plan voor een Coalitie nul-emissie stadslogistiek (ondernemers, overheden en kennisinstellingen);</li> <li>• Uitvoeren van een Business case analyse nul-emissie stadslogistiek;</li> <li>• Ontwikkelen van een kennisdelingsprogramma voor de drie gemeenten en de provincie;</li> <li>• Verzorgen van project- en procesmanagement ter verkrijging van draagvlak nul-emissie stadslogistiek.</li> </ul>
Milieuzone voor vracht- / bestelauto's aanwezig?	Nee

Wijze van handhaving toegang centrumzone	Camera's met ANPR voetgangerszone
Huidige status/fase beleid: a. Raad heeft ingestemd met besluit tot invoering ZE-zone stadslogistiek in 2025 (wanneer) b. B&W heeft besluit genomen tot invoering ZE-zone stadslogistiek in 2025 (wanneer) d. B&W heeft positieve intentie tot invoering ZE-zone na 2025 (nog geen besluit) e. B&W overweegt invoering ZE-zone in 2025 of later (haalbaarheid in discussie)	(a) Raad heeft ingestemd met besluit tot invoering ZE-zone stadslogistiek in 2025 als onderdeel van het besluit om Uitvoeringsprogramma 2020–2030 vast te stellen (23-09-2020)
Is de gemeente voornemens in 2021 een besluit te nemen? Zo ja, welk type besluit? Keuzecategorieën: a. Instemming Raad met invoering ZE-zone stadslogistiek in 2025 b. Besluit B&W tot invoering ZE-zone stadslogistiek in 2025 incl. definiëring zone c. Besluit B&W tot invoering ZE-zone stadslogistiek in 2025 d. Besluit B&W tot invoering ZE-zone stadslogistiek na 2025 e. Positieve intentie tot invoering ZE-zone in 2025 (nog geen formeel besluit) f. Positieve intentie tot invoering ZE-zone na 2025 (nog geen formeel besluit) g. (Geen besluit in 2021)	nvt
Planning besluitvorming: a. wanneer B&W besluit tot invoering ZE-zone verwacht: (Qx in jaar y) b. wanneer B&W besluit met bepaling geografische scope ZE-zone: (Qx in jaar y) c. wanneer raadsbesluit: (Qx in jaar y) d. wanneer verkeersbesluit: (jaar y) e. wanneer inwerkingtreding ZE-zone: (jaar y)	nvt
Beeldvorming gemeenteraad	Positief. Bij vaststelling Ambitiedocument Mobiliteit in 2019 was er geen discussie over invoering ZES. De raad stond wel sceptisch tegenover invoering Milieuzone. We hebben een kosten-baten analyse laten doen voor invoering milieuzone, waaruit is gebleken dat de kosten niet tegen de baten opwegen.
Waar kan een andere gemeente iets van leren?	We hebben de raad stap voor stap meegenomen: voornemen voor invoering ZES eerst in ambitiedocument mobiliteit vastgelegd, vervolgens in de omgevingsvisie en daarna het concrete besluit genomen om het te gaan doen in uitvoeringsprogramma op weg naar schone lucht. De denktank Stadslogistiek o.l.v. HAN (hubs) is interessant.
Bronnen	
<b>Toelichting op SPES-project</b>	
<b>Doel project</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nadere detaillering van de gemeentelijke kosten bij de invoering van een nul-emissiezone bij de kleine en een grote variant met een beschrijving van de impact voor organisaties en bewoners;</li> <li>Het organiseren van een dialoog met de kleinere stakeholders;</li> </ul>	

- Concretiseren van de mogelijkheden tot bundeling van goederenstromen van, naar en door kleine stakeholders in de nul-emissie zone, inclusief mogelijkheden voor handhaving.

#### **Werkwijze**

De ondersteuning vanuit de Expertpool is ingezet op een nadere uitwerking van stappen

- 1b (organiseren structureel overlegstructuur en nadere beschouwing van de impact van grotere nul-emissie zones)
- 2 (ontwikkelen van actieplan samen met stakeholders en vaststellen van de nul-emissie zone) en
- 3 (besluitvorming binnen de gemeenten) van het Stappenplan GD ZES.

#### **Resultaten**

1. Gedetailleerd inzicht in de kosten voor het vervangen van camera's voor toezicht op de nul-emissiezone
2. Handvat voor bundeling van leveringen door servicebedrijven, resulterend in minder bestel- en vrachtverkeer in de binnenstad
3. Inzicht in mogelijkheden voor bundeling voor andere MKB bedrijven uit kennisuitwisseling met Arnhem (horeca) en Ede (gebruik hub)
4. Informatie aangeleverd ten behoeve van de nadere concretisering / detaillering van genomen Raadsbesluit door het College rond kosten handhaving nul-emissiezone

#### **Wat gaat de gemeente met de resultaten doen?**

- Benutten voor uitwerking en implementatie van het uitvoeringsprogramma Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit in 2030, meenemen in voorbereiding invoering ZES
- Ondertekenen Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

#### **Hoe staat de gemeente tegenover een ZES-zone?**

Positief, gemeente Nijmegen heeft zich verbonden aan de landelijke doelen van het Klimaatakkoord en de Green deal Zero Emissie Stadslogistiek (zie ook "Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit in 2030"). Daarin staan afspraken over het terugdringen van emissies door invoering van een nul-emissiezone in de binnenstad.

#### **Hoe staan lokale stakeholders tegenover een ZES-zone?**

Positief, ondernemers en andere belanghebbenden ondersteunen de nul-emissiezone. De maatregelen uit het zijn afgestemd met de bedrijvenorganisaties ECN, Huis van de Binnenstad, TPN West en Bijsterhuizen.

#### **Wat zijn de grootste knelpunten binnen de gemeente?**

Interne organisatie / bemensing is een uitdaging. Mensen van veel disciplines nodig (luchtkwaliteit, mobiliteit, economische zaken, projectleiding, uitvoering, beheer, financiën, juridische zaken, communicatie). En koppeling met andere maatregelen uit uitvoeringsprogramma, zoals het opstellen van een convenant met ondernemers op de twee grootste bedrijventerreinen TPN West en Bijsterhuizen. Hele set aan maatregelen vraagt om veel ambtelijke inzet en samenwerking.

#### **Welke voortgang is met het SPES project gemaakt (t.o.v. stappenplan)?**

Meer inzicht in kosten invoering ZES gekregen en inzicht in gedrag van stakeholders in de binnenstad.

#### **Gaat gemeente in 2020 communiceren dat er een ZES-zone komt, en hoe?**

In 2020 is een persbericht uitgegaan over Uitvoeringsprogramma Op weg naar schone lucht. In 2021 gaan we communicatieplan opstellen en uitvoeren. Ook in afstemming met wat er landelijk gebeurt.

#### **Wat heeft de gemeente nog nodig van het Rijk?**

- Communicatie over resultaten acties Uitvoeringsagenda

- Stimuleringsregelingen voor aanschaf nul-emissievoertuigen en mogelijkheid om hier lokale regelingen bij op te kunnen plussen
- Middelen (bijvoorbeeld als cofinanciering) voor lokale maatregelen op weg naar 2025 zoals hubs, logistieke makelaars
- Duidelijkheid over landelijke vrijstellingen t.o.v. lokale ontheffingen
- Informatie over beschikbaarheid en betaalbaarheid van nul-emissievoertuigen; druk zetten op Europese regelgeving over versnelling van aanbod door fabrikanten
- (Financiële) ondersteuning bij realisering flankernede maatregelen als laadinfra en hubs
- Stimuleren van aansluiting meer gemeenten

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

**From:** '5.1.2e [REDACTED] - DGMO' <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>  
**Sent:** 2/11/2025 11:35:41 AM  
**To:** '5.1.2e [REDACTED]' <5.1.2e [REDACTED]@nijmegen.nl>  
**Cc:**  
**Subject:** FW: Definitieve versie Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

**Van:** 5.1.2e [REDACTED] - DGMO  
**Verzonden:** maandag 10 februari 2025 15:20  
**Aan:** 5.1.2e [REDACTED] - DGMO; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO  
**CC:** 5.1.2e [REDACTED]; 5.1.2e [REDACTED]@tln.nl; 5.1.2e [REDACTED]@tln.nl; 5.1.2e [REDACTED]@utrecht.nl; 5.1.2e [REDACTED]@denhaag.nl; 5.1.2e [REDACTED]@vna-lease.nl; 5.1.2e [REDACTED]@vhg.org; 5.1.2e [REDACTED]@aannemersfederatie.nl; 5.1.2e [REDACTED]@mkb-infra.nl; 5.1.2e [REDACTED]@tilburg.nl; 5.1.2e [REDACTED]@ [REDACTED] nl; 5.1.2e [REDACTED]@evofenedex.nl; 5.1.2e [REDACTED]@eindhoven.nl; 5.1.2e [REDACTED]@raivereniging.nl; 5.1.2e [REDACTED] | OnderhoudNL; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO; 5.1.2e [REDACTED]; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO; 5.1.2e [REDACTED]; 5.1.2e [REDACTED]@ groningen.nl; 'NOA | 5.1.2e [REDACTED]'; 5.1.2e [REDACTED] | VHG'; 5.1.2e [REDACTED]; 5.1.2e [REDACTED]@ rotterdam.nl; 5.1.2e [REDACTED]@vng.nl; 5.1.2e [REDACTED]@Haarlem.nl; 5.1.2e [REDACTED]; 5.1.2e [REDACTED]; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED])

**Onderwerp:** FW: Definitieve versie Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

Beste allen,

Bij deze onderstaande mail ook aan jullie. Deze is zojuist aan de bestuurders van alle partijen gestuurd. Ik hoop op ieders instemming morgen zodat er precies 6 weken overblijven tot het gewenste tekenmoment eind Q1. Mochten er toch nog vragen zijn, laat het mij weten.

Groetjes, 5.1.2e [REDACTED]

**Van:** 5.1.2e [REDACTED] - DGMO  
**Verzonden:** maandag 10 februari 2025 15:17  
**Aan:** 5.1.2e [REDACTED] - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>  
**CC:** 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>

**Onderwerp:** Definitieve versie Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

Beste bestuurders van de gemeenten, brancheorganisaties en belangenverenigingen,

In de bijlage vinden jullie naar aanleiding van de laatste opmerkingen twee documenten:

- Een versie van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones met track changes met daarin de laatste voornamelijk tekstuele wijzigingen die ik heb teruggekregen van alle partijen. Deze zijn zeer beperkt van inhoudelijke aard.
- Een versie van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones waar alle opmerkingen in zijn verwerkt en geaccepteerd.

Omwille van de beperkte tijd wil ik jullie vragen om alleen als er **GEEN** akkoord is vanuit jullie organisatie, dat mij te laten weten. De deadline hiervoor is **morgen, namelijk dinsdag 11 februari 16:00**. Daarna kunnen alle partijen de schone versie van de UAZ gebruiken om in hun besluitvormingsprocessen te brengen.

Het zijn de laatste loodjes en ik hoop op jullie instemming.

Hartelijke groet, 5.1.2e [REDACTED]

**Van:** 5.1.2e [REDACTED] - DGMO  
**Verzonden:** maandag 3 februari 2025 17:03  
**Aan:** 5.1.2e [REDACTED] - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>  
**CC:** 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>; 5.1.2e [REDACTED] (5.1.2e [REDACTED]) - DGMO <5.1.2e [REDACTED]@minienw.nl>

**Onderwerp:** Akkoord op laatste versie Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

Beste bestuurders van de gemeenten, brancheorganisaties en belangenverenigingen,

Dank voor de constructieve overleggen van de laatste weken. Wij zijn verheugd om te constateren dat er een set aan afspraken gemaakt is met alle partijen en dat we een volgende stap kunnen zetten richting de ondertekening van de nieuwe uitvoeringsagenda. In de bijlage vinden jullie de aangepaste versie, inclusief track changes.

De laatste versie was in september vastgesteld tot aan directeurenoverleg. De ontwikkelingen in Q4 2024 en de bestuurlijke overleggen van januari hebben geleid tot een aantal aanpassingen die we hebben verwerkt in de bijgaande versie. Het gaat onder andere om:

- De afspraken over de boetevrije periode, ontheffingen en de overgangsregeling voor emissieklasse 6 bestelbussen
- De beschrijving van de rol van brancheorganisaties
- Het concreter maken van het zorgen voor voldoende laadinfrastructuur
- Urgentie bij het beleid voor na 2030
- Handelen nav risico's rondom tractoren die vrachtauto's vervangen
- Een juridisch artikel om het mogelijk te maken dat op meerdere plekken ondertekend wordt

Graag hoor ik van AL jullie organisaties **zo snel mogelijk maar uiterlijk vrijdag a.s.** een definitief akkoord op deze wijzigingen en de UAZ in haar geheel. Bij eventuele opmerkingen/suggesties zal een aangepaste versie opnieuw naar ALLE partijen verzonden worden totdat er een akkoord is op een definitieve tekst.

Hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

.....  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
**Programmadirectie Duurzame Mobiliteit**  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....  
**M** 5.1.2e

5.1.2e [@minienw.nl](mailto:5.1.2e@minienw.nl)

[www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat](http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat)

.....  
5.1.2e

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

# Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

## Op weg met zero-emissiezones

Ondertekend **XX XX** 2025

Dit document is een gezamenlijk product van **gemeenten (..), brancheorganisaties (...)**, Stichting Natuur & Milieu en het ministerie van **5.1.2e**.

Disclaimer: Dit document is een **concept** en kan tot het moment van ondertekening nog wijzigen.

# Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones bestel- en vrachtauto's

## Op weg met zero-emissiezones

### PARTIJEN

#### *Rijksoverheid*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, 5.1.2e handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan

Hierna te noemen: 5.1.2e

#### *Gemeenten en gemeentelijke koepelorganisaties*

- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Etc.

Samen hierna te noemen: Gemeenten

#### *Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties*

- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ... .
- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ... .
- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ... .
- Etc.

Samen hierna te noemen: Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

#### *Overige partijen*

- ..., vertegenwoordigd door ...

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen

## OVERWEGINGEN

### *Aanleiding*

1. Stadslogistiek en ander bedrijfsgebonden mobiliteit in steden is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Een efficiënte stadslogistiek zorgt ervoor dat winkels op tijd hun collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants worden bevoorrad en internetbestellingen tijdig worden afgeleverd. Dienstverlening en andere bedrijfsgebonden mobiliteit zorgt ervoor dat bijvoorbeeld nieuwbouw, CV onderhoud, schilderwerk of installatie van zonnepanelen in de stad kan plaatsvinden. De groeiende vraag naar de distributie van goederen en diensten in combinatie met de beperkte ruimte in de stad wordt een steeds grotere uitdaging. Er is een groeiende vraag naar vervoer: in vrijwel alle Nederlandse steden rijden steeds meer vrachtauto's en bestelauto's. Niets doen om de vervoersbewegingen in te perken, leidt tot meer uitstoot van schadelijke stoffen (emissie) en gaat ten koste van de gezondheid, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid in steden.
2. Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben al in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke bedrijfsgebonden mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken: de *Green Deal Zero Emission Stadslogistiek* (ZES).
3. Met het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije bedrijfsgebonden mobiliteit: de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie. Dit gebeurt met het instellen van (middelgrote) nul-emissiezones (dit is de juridische term voor zero-emissiezones) voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloze bestel- en vrachtwagens in Nederland vanaf 2050.
4. In 2021 is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' getekend door 33 partijen (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten en ondernemings-, branche- en belangenorganisaties). Hierin zijn afspraken vastgelegd over de invoering van de nul-emissiezones.
5. Op 30 juni 2023 is het Tijdelijk besluit nul-emissiezones in het Staatsblad<sup>1</sup> gepubliceerd. Dit tijdelijke besluit is erop gericht nadere invulling te geven aan de regels voor de nul-emissiezones. Er is een overgangsregeling geïntroduceerd voor bepaalde bestel- en vrachtauto's en daarnaast wordt vastgesteld welke voertuigen in aanmerking kunnen komen voor een vrijstelling of ontheffing. Dit besluit vervalt op 1 januari 2030.
6. In november 2023 is de Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones ondertekend door gemeenten, RDW en SHPV. Daarin staan de afspraken die ten grondslag liggen aan het opzetten van een Centraal Loket ten behoeve van de centrale en geharmoniseerde afhandeling van aanvragen van ontheffingen.

### *Waarom een Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones*

7. Naar aanleiding van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' (UAS) is een nauwe samenwerking ontstaan die tot verregaand geharmoniseerde regelgeving heeft geleid. Het nut van deze UAS heeft zich daarmee bewezen. De nieuwe Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 'Op weg met zero-emissiezones' heeft drie doelen:

---

<sup>1</sup> [Staatsblad 2023, 241 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

- a. Het vastleggen van en vasthouden aan afspraken om het beleid rondom nul-emissiezones in stand te houden, waar nodig te herijken en te verbeteren.
  - b. Het maken van afspraken over de periode tot 1 januari 2030.
  - c. Gezien het tijdelijke karakter van het Tijdelijk Besluit nul-emissiezones, het maken van afspraken hoe om te gaan met beleidsontwikkeling rondom nul-emissiezones over de periode vanaf 1 januari 2030.
8. Het blijven streven naar landelijke geharmoniseerde regels zorgt voor duidelijkheid voor ondernemers in het bijzonder en de weggebruiker in het algemeen, en het voorkomen van een lappendeken aan regels. Ook kunnen ondernemers zich beter voorbereiden op veranderingen in regelgeving als deze op tijd vast staan en niet tussentijds wijzigen. Partijen streven ernaar om op geharmoniseerde wijze (door middel van zoveel mogelijk eenduidige wetgeving en geharmoniseerd ontheffingenbeleid) de geïmplementeerde nul-emissiezones te continueren, ook na 2030.

### *Aanpak*

9. De aanpak om de in 7a, b en c genoemde doelen te bereiken, richt zich op het verminderen, veranderen en verschonen van de verkeersbewegingen van bedrijfsgebonden mobiliteit. Dit wordt onder andere bereikt door het logistieke proces slimmer te organiseren, door meer samen te werken binnen de logistieke keten en met de inzet van zero-emissie voertuigen in de stad. De verschillende logistieke segmenten - zoals vers, horeca, retail, bouw- en infrabedrijven, dienstverlenende bedrijven, facilitair, afval en e-commerce - vragen daarbij elk om een eigen aanpak.
10. Het invoeren van een nul-emissiezone voor stadslogistiek is sinds 1 januari 2025 wettelijk mogelijk.
11. De transitie naar duurzame en efficiënte stadslogistiek en bedrijfsgebonden mobiliteit is een gezamenlijke opgave waarbij elke Partij een eigen verantwoordelijkheid heeft:
- Gemeenten nemen een onderbouwd verkeersbesluit voor instelling van de nul-emissiezone, waarin de grenzen van de zone vastgelegd zijn en stellen het ontheffingenbeleid vast. Het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid wordt geheel overgenomen en bestuurlijk geaccordeerd. In uitzonderlijke gevallen wordt dit beleid verruimd in verband met bijzondere afwijkende plaatselijke omstandigheden. Aansluiting bij het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid is noodzakelijk om van het Centraal Loket gebruik te kunnen maken. Dit maakt uniforme beoordeling door het Centraal Loket van de ontheffingsaanvraag mogelijk.
  - **5.1.2e** faciliteert, stimuleert, ondersteunt en standaardiseert (bij) de landelijke regelgeving voor het instellen van een nul-emissiezone voor stadslogistiek.
  - Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties stimuleren en ondersteunen hun leden en achterban om de overgang te maken naar emissievrije mobiliteit. Daarnaast zijn de branche- en belangenorganisaties adviseurs van de zero-emissie gemeenten en **5.1.2e**. Zij toetsen aanvullend beleid - bijvoorbeeld op het gebied van laadinfra - op praktische haalbaarheid en toegevoegde waarde voor de ondernemers die zij vertegenwoordigen.
12. De Partijen dragen een actief ambassadeurschap uit.

### *Regionale en lokale uitwerking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones*

13. Deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones bevat de afspraken en acties voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op *landelijk* niveau. Gemeenten werken samen met lokale

ondernemers aan de uitwerking van de acties en de invoering/implementatie van nul-emissiezones op *lokaal* niveau, in wisselwerking met de afspraken in deze landelijke agenda en de (regionale) mobiliteitsplannen.

14. Ook op *regionaal* niveau wordt samengewerkt en kennis gedeeld. Stadslogistiek houdt immers niet op bij de gemeentegrens en bedrijven werken vaak in meerdere steden. Onderwerpen als stadshubs en (logistieke) laad- en tankinfrastructuur blijven vragen om regionale afstemming, zoals in de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur), RAL (Regionale Agenda Laadinfrastructuur) en MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-overleggen.

## **Partijen komen het volgende overeen:**

### **1. DOEL**

#### *Artikel 1 Doel*

1. Het doel van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones is om de leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid (in de vorm van schone lucht en beperking geluidshinder), economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per jaar vanaf 2030<sup>2</sup>.
2. Partijen zetten zich gezamenlijk in om de implementatie en uitvoering van nul-emissiezones voor stadslogistiek ook na 2025 te continueren. Deze samenwerking richt zich op:
  - het vasthouden aan eenduidige regelgeving (inclusief ontheffingenbeleid) voor de invoering van nul-emissiezones;
  - het inventariseren van knelpunten en bepalen van oplossingsrichtingen bij de implementatie en instandhouding van nul-emissiezones;
  - de uitvoering van de acties zoals opgenomen in hoofdstuk 3;
  - implementatie van de agenda via de afgesproken organisatiestructuur zoals opgenomen in hoofdstuk 4;
  - het behalen van het doel van 1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per jaar vanaf 2030.
3. Partijen zetten zich in om het aantal gemeenten en andere partners die de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones ondersteunen te verbreden.

### **2. UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES**

*In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd.*

#### *Artikel 2 Algemeen*

1. De nul-emissiezone voor stadslogistiek geldt minimaal voor vrachtauto's en bestelauto's (dus niet voor één van beide voertuigcategorieën).

---

<sup>2</sup> [Klimaatakkoord 28 juni 2019](#)

2. Gemeenten bepalen zelf of zij de nul-emissiezone al dan niet instellen (naast, los of in plaats van een milieuzone).
3. Een gemeente zal de intentie om een nul-emissiezone voor stadslogistiek voor 2030 in te voeren minimaal 4 jaar van tevoren aankondigen in een zogenaamd principebesluit. Bij uitbreiding van een bestaande zone na 1-1-2025 óf het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens vanaf 1-1-2030 is een aankondigingsperiode van 2 jaar het minimum, daarbij rekening houdend met de omvang van de uitbreiding van de nul-emissiezone, met oog voor de impact daarvan op de investeringsagenda van de ondernemers. Het college van B&W van een gemeente gaat daarbij minimaal in op drie punten:
  - De invoeringsdatum en de geografische omvang van de zone, indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de omvang; de precieze grenzen van de zone worden bij het verkeersbesluit definitief vastgelegd;
  - Een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van lokale ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en voor de benodigde investeringstermijnen voor nieuwe voertuigen;
  - De relatie tussen de nul-emissiezone en een eventuele milieuzone indien deze in de gemeente aanwezig is.
4. Gemeenten hanteren na invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens een boetevrije periode van 6 (zes) maanden met als doel om de weggebruiker te laten wennen aan de zone en onderliggende regelgeving. Individuele gemeenten kunnen er voor kiezen een langere boetevrije periode te hanteren.

### *Artikel 3 Toelating en uitzonderingen*

*Zoals opgenomen in het Tijdelijk besluit nul-emissiezones bestaat het toegangsregime van de zones uit drie basisafspraken met daarnaast een overgangsregeling voor zowel vracht- als bestelauto's, vrijstellingen en tot slot lokaal maatwerk. Ontheffingen worden aangevraagd en verstrekt via een Centraal Loket.*

1. Basisafspraken:
  - Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat (emissieklasse Z) zijn om de nul-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
  - Alle bestel- en vrachtauto's in de nul-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat (emissieklasse Z) zijn.
2. Overgangsregeling vrachtauto's tot 2030:
  - Emissieklasse 6-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
  - Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de nul-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.
3. Overgangsregeling bestelauto's tot 2030:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de nul-emissiezones voor stadslogistiek.
  - Bestelauto's met emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028<sup>3</sup> onbeperkt toegang tot de nul-emissiezones voor stadslogistiek.
4. Vrijstellingen tot 2030:
- Bestel- en vrachtauto's van 40 jaar of ouder (oldtimer)
  - Rolstoeltoegankelijke bestelauto's met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.
  - Vrachtauto's met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF én uw voertuig is 12 jaar of jonger. Deze vrijstelling loopt tot uiterlijk 1-1-2030 of tot het moment dat uw voertuig voor die tijd 13 jaar oud wordt, gerekend vanaf de Datum Eerste Toelating (DET).
5. Geharmoniseerd lokaal maatwerk tot 2030:  
Door de (lokale) wegbeheerder kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend. De volgende ontheffingen zijn verkrijgbaar in alle Gemeenten en zijn geldig in al deze Gemeenten, tenzij anders aangegeven:
- Dagontheffingen (biedt uitsluitend toegang tot de zone waarvoor deze aangevraagd wordt)
  - Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's
  - Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast
  - Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die buiten de overgangsregeling vallen
  - Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud
  - Ontheffing wegens lange levertijden
  - Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden
  - Ontheffingen voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn
  - Ontheffing tot 1 januari 2028 voor bakwagens met een DET van 1-1-2017 t/m 31-12-2019
  - Ontheffing bij niet beschikbare netcapaciteit (netcongestie, ontheffing met landelijke werking op basis van de hardheidsclausule)
  - Ontheffing op basis van de hardheidsclausule (geldt alleen in de gemeente waar deze verleend wordt)
6. Naast bovenstaande ontheffingen hanteren sommige gemeenten een lokale ontheffing voor de ambulante handel. Deze ontheffing is alleen geldig in de desbetreffende Gemeente. Gemeenten zorgen voor maatwerk en afstemming bij eventuele problemen.
7. Centraal Loket:  
De onder punt 5 afgesproken ontheffingen kunnen aangevraagd worden via één website, een Centraal Loket. Bakwagens met een DET van 1-1-2017 t/m 31-12-2019 hoeven geen aparte ontheffing aan te vragen. Deze voertuigen zijn automatisch ontheven tot 1-1-2028.

### 3. ACTIES

#### *Artikel 4 Uitwerking uitgangspunten zero-emissiezones voor stadslogistiek*

---

<sup>3</sup> In het Tijdelijk besluit nul-emissiezones is in het RVV 1990 opgenomen dat bestelauto's met emissieklasse 6 tot 1 januari 2028 de zones in mogen. Op 22 november 2024 heeft de Staatssecretaris aangekondigd dat hij voornemens is deze overgangstermijn te verlengen tot 1 januari 2029 door een wijziging van het RVV 1990.

*Om de uitgangspunten voor een geüniformeerde aanpak voor het realiseren van nul-emissiezones voor stadslogistiek te behouden, is harmonisatie noodzakelijk.*

1. **5.1.2e**, gemeenten, RDW en SHPV richten uiterlijk zomer 2025 gezamenlijk een beheerorganisatie in voor de exploitatie en instandhouding van het Centraal Loket van de RDW. Deze beheerorganisatie is verantwoordelijk voor de doorvoering van beleidswijzigingen, een jaarlijkse evaluatie en de vaststelling van de leges.
2. De Partijen bewaken de afspraken over overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen zoals in artikel 3 vastgelegd. De Partijen werken samen de herijking uit van afspraken over vrijstellingen en ontheffingen. Zij nemen zo snel mogelijk in 2025 een besluit over het toegangsbeleid voor nul-emissiezones vanaf 2030, rekening houdend met de afschrijvingsperiode van de vaak kostbare (bijzondere) voertuigen die ondernemers nu en straks in een dieselluitvoering moeten aanschaffen omdat er nog geen zero emissie-alternatief is. Dit doen ze door middel van onder andere:
  - monitoring en evaluatie van huidig beleid
  - monitoring van de ontwikkeling van laadinfrastructuur, bijzondere voertuigen en de beschikbaarheid van bestel- en vrachtvoertuigenDe afspraken rond het te vormen beleid na 2030 worden uitgewerkt in een plan van aanpak, waarin in ieder geval naar voren komt:
  - Waarover besloten moet worden en door welke partij(en)
  - Welke informatiebehoefte leeft om keuzes te kunnen maken voor dit beleid
  - Welke overlegstructuur wordt gehanteerd, aard en frequentie
  - De prioritering en planning, rekening houdend met besluitvorming én vaststelling
3. Partijen zetten zich in om toe te werken naar een nieuw en toekomstbestendig verkeersbord voor de nul-emissiezones. Hiermee wordt het verkeersbord voor de milieu- én nul-emissiezones in één bord gevat en wordt het mogelijk om op geharmoniseerde wijze de taxi toe te voegen aan de nul-emissiezones. Uitgangspunt is dat de hiervoor benodigde wet in 2025 vastgesteld wordt, zodat de aanpassingen per 1-1-2026 ingevoerd kunnen worden.

### **Artikel 5 Toezicht & handhaving**

*Toezicht en handhaving van nul-emissiezones vindt plaats op basis van kentekens. Dit wordt zo efficiënt en effectief mogelijk georganiseerd.*

1. **5.1.2e** spant zich in zo snel mogelijk afspraken te maken met de buurlanden en/of in EU-verband over het delen van voertuig- en houderdata van buitenlandse kentekens (in aansluiting op de afspraken over buitenlandse kentekens ten behoeve van handhaving van milieu- en nul-emissiezones). Zolang er geen Europese oplossing voor handen is, zet zij zich in om via bilaterale verbanden gegevensuitwisseling ten behoeve van handhaving mogelijk te maken. Ook werken grensgemeenten met ondersteuning van **5.1.2e** een gezamenlijke aanpak voor het handhaven van buitenlandse voertuigen, bijvoorbeeld met een periodieke onaangekondigde handhavingsactie.

2. Gemeenten spannen zich in om de handhaving te harmoniseren. Zij kijken onder andere naar de richtlijn van het OM en hoe om te gaan met recidivisten.
3. Gemeenten stellen gezamenlijk een plan op hoe zij omgaan met het Nationaal Parkeer Register (NPR) ten behoeve van lokale uitzonderingen en hoe daar mee om te gaan.

### *Artikel 6 Slimme stadslogistiek*

*De afspraken over nul-emissiezones versterken de zoektocht naar nieuwe en efficiëntere logistieke concepten. Meer inzicht in de logistieke stromen, meer samenwerking binnen de keten en het delen van kennis helpt bedrijven bij de overstap naar emissievrije stedelijke distributie en bedrijfsgebonden mobiliteit. De verschillende logistieke segmenten – zoals vers, horeca, retail, bouw- en infra, dienstverlening, facilitair, afval en e-commerce – vragen daarbij elk om een eigen aanpak.*

1. Om kennisdeling op dit vlak te bevorderen, organiseren Partijen elke 4 maanden een bijeenkomst met de deelnemers van de Uitvoeringsagenda en met uitnodiging aan logistiek makelaars. Doel van de bijeenkomsten is om zoveel mogelijk kennis te delen in het ontwikkelen van logistieke concepten.
2. In de kennisdelings-bijeenkomsten worden vraagstukken en leervragen opgehaald die omgezet worden in onderzoek of projecten binnen het ondersteuningsprogramma 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES) of andere externe bureaus, gefinancierd door **5.1.2e**. Dit ter bevordering van de kennis over slimme stadslogistiek en mogelijkheden om dit concreet vorm te geven in verschillende gemeenten.
3. Partijen communiceren over slimme stadslogistiek, logistieke efficiëntie en innovatieve oplossingen die onder deze concepten vallen op hun communicatiekanalen. Dit heeft als doel om kennisdeling te bevorderen maar ook vraagstukken en netwerken bij elkaar te brengen om stappen te zetten richting slimmere logistieke concepten.
4. **5.1.2e** monitort op welke manier slimme stadslogistiek concreet vorm krijgt, en welke concepten bijdragen aan het bevorderen van de logistieke efficiëntie in de breedste zin van het woord en het afnemen van de logistieke kilometers. Dit doet zij in samenwerking met externe partijen en kennispartners.

### *Artikel 7 Voordelen voor zero-emissie voertuigen, beperkingen voor niet-emissievrije vrachtwagens en duurzame inkoop*

*Naast het stimuleren van het gebruik van emissievrije voertuigen met specifieke voordelen en privileges, kunnen gemeenten en andere opdrachtgevers duurzame logistiek en de markt voor zero-emissievoertuigen aanjagen door in vergunningverlening, inkoop en aanbesteding emissieloos vervoer te eisen en te belonen. Ook kunnen gemeenten het gebruik van niet-emissievrije vrachtwagens met andere maatregelen dan de nul-emissiezones ontmoedigen. Voor de toegang tot de nul-emissiezone hanteren gemeenten voor uitbested vervoer dezelfde eisen als voor het eigen wagenpark.*

1. Gemeenten nemen indien mogelijk schone voertuigen mee in aanbestedingen om daarmee de markt te stimuleren in te zetten op zero emissie voertuigen. Ook in hun eigen inkoopbeleid wordt rekening gehouden met een investeringsagenda richting zero-emissie voertuigen.
2. **5.1.2e** doet een inventarisatie bij gemeenten voor manieren om de bedrijfsmatige inzet van niet-emissievrije vrachtwagens te ontmoedigen. Hieruit volgt een verkenning van de haalbaarheid voor nieuw gemeentelijk instrumentarium ten behoeve van de bevordering van zero-emissie voertuigen in de stad. Ook wordt gekeken naar eventuele mazen in de wet waardoor eventueel met andere voertuigen gewerkt wordt die niet onder de zero-emissiezone vallen, bijvoorbeeld tractoren. Zulke inzet kan het gelijke speelveld belemmeren en de milieubelangen hinderen. De partijen zetten zich in om dergelijke risico's en oplossingen in kaart te brengen en daar waar nodig lessen te trekken en in beleid en regelgeving te verwerken.

### **Artikel 8 Beschikbaarheid zero-emissie vracht- en bestelauto's**

*De implementatie van nul-emissiezones voor stadslogistiek, leidt tot een grotere vraag naar emissievrije vracht- en bestelauto's en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEVV's) en is een stimulans voor de productie, import en afzet van deze voertuigen. Tegelijkertijd is het voor het slagen van de nul-emissiezones noodzakelijk dat er voldoende (tweedehands) emissieloze voertuigen beschikbaar zijn op de markt. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving.*

1. **5.1.2e** monitort ten minste jaarlijks de ingroei van zero-emissie voertuigen o.a. via trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen en trendrapport zware bedrijfsvoertuigen. Tevens doet zij jaarlijks een herijking van de prognoses van de groei van elektrische bestel- en vrachtauto's en de bijbehorende hoeveelheid benodigde publieke laadpunten. **5.1.2e** zorgt voor een jaarlijkse update van het verwachte aantal in gebruik zijnde elektrische bestel- en vrachtwagens vanaf 2025 tot 2030 en verder. Dit vergelijkt zij met het benodigd aantal zero-emissie voertuigen voor het kunnen werken binnen de nul-emissiezones.
2. **5.1.2e** zet zolang dit past binnen het beleid het stimuleringsprogramma voort voor zero-emissie bedrijfsgebonden voertuigen:
  - een subsidieregeling voor ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie bestel- en vrachtauto's
  - indien mogelijk, de stimulering via de milieu-investeringsaftrek (MIA en/of VAMIL) voor milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen beschikbaar voor bedrijven, waaronder voor de aanschaf van emissievrije bestel- en vrachtauto's, elektrische voertuigen voor vervoer van goederen (LEVV's) en mobiele werktuigen.Dit vult zij aan met:
  - de stimulering van tweedehands bestel- en vrachtauto's en onderzoekt hoe dit concreet invulling gegeven kan worden.
3. **5.1.2e** houdt twee tools om de Total Cost of Ownership (TCO) voor voertuigen te berekenen beschikbaar voor zowel bestel- als vrachtauto's en verbetert deze op basis van voortschrijdend inzicht en signalen uit de markt.

4. **5.1.2e** doet jaarlijks onderzoek naar de marktontwikkeling van de beschikbaarheid van verschillende typen bijzondere voertuigen, zoals reeds uitgevoerd in 2022 en 2023. Dit levert tevens input voor het beleid na 2030, zie artikel 4.2.

### *Artikel 9 Tank- en laadinfrastructuur*

*Voor het slagen van de implementatie van nul-emissiezones voor stadslogistiek, is het noodzakelijk dat er voldoende laad- en tankmogelijkheden zijn in de gemeenten met een zero-emissiezone. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving. De hoeveelheid beschikbare en voor bestel- en vrachtwagens geschikte publieke laadplekken binnen en buiten de zero-emissiezones verschilt per gemeente, evenals het aantal bedrijfsvoertuigen dat dagelijks de zones in- en uitrijdt.*

1. **5.1.2e** werkt via verschillende manieren aan de totstandkoming van voldoende (logistieke) laadinfrastructuur. Onderdelen hiervan zijn onder andere:
  - de uitvoering van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur, waaronder het met stakeholders realiseren van een landelijk dekkend publiek laadnetwerk;
  - subsidieregelingen publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) en private laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa);
  - het onderzoeksprogramma Realisatie Heavy Duty Laadinfrastructuur, dat wordt ingevuld i.s.m. de Werkgroep Logistiek van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur;
  - monitoring van logistieke laadinfrastructuur in Nederland door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en middels de ElaadNL Outlooks;
  - Opdrachtgever voor het Rijkswaterstaat Living Lab Heavy Duty Laadinfrastructuur met als doel kennis op te doen en te delen over het elektrisch laden van zware voertuigen.
2. **5.1.2e** doet aan actieve monitoring en prognose hoeveel publiek beschikbare (snel)laadpunten (ook binnenstedelijk) er moeten zijn om aan de vraag vanuit het bedrijfsleven te kunnen voldoen. Hierbij wordt ook gekeken naar het verwachte aantal benodigde, toegankelijke en geschikte aantal laadplekken per gemeente. Deze monitoring en prognoses worden door gemeenten en andere convenantpartners in de werkgroepen en met de NAL besproken en via de NAL omgezet in afspraken om voldoende laadplekken in iedere gemeente met een zero-emissiezone te realiseren.
3. **5.1.2e** brengt actief aandachtspunten rondom netcongestie in relatie tot elektrische mobiliteit onder de aandacht o.a. via de verschillende Meerjarenprogramma's Infrastructuur en Klimaat (MIEK) en het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN). Doel is om tijdig voldoende beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor het bedrijfsleven te realiseren om te kunnen voldoen aan de opgave met betrekking tot de zero-emissie bevoorrading van binnensteden. Om het belang en de urgentie van voldoende netbeschikbaarheid voor het bedrijfsleven te benadrukken, wordt ingezet op periodieke afstemming met het ministerie van Klimaat en Groene Groei.
4. Ontwikkeling adviesdiensten ten aanzien van netbeschikbaarheid en mitigerende maatregelen, in het bijzonder voor de kleine ondernemer en de niet-logistieke

ondernemer (servicediensten), bijvoorbeeld een laadconsulent. 5.1.2e en de partijen betrokken bij de NAL zetten in op de succesvolle formule van logistiek makelaars en de opening van een laagdrempelig loket om ondernemers te adviseren. Zij zorgen daarbij voor (financiële) ondersteuning om onderzoek te doen naar benodigd laadvermogen en mogelijke mitigerende maatregelen.

### *Artikel 10 Communicatie*

*Vervoerders, verladers, ondernemers en voertuigleveranciers in de binnenstad moeten goed op de hoogte zijn van de regels van de nul-emissiezone. Gebruikers van bestelauto's en vrachtwagens gevestigd en/of actief in de nul-emissiezones moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Daarnaast moeten ook bedrijven, (branche)organisaties en overheden onderling communiceren om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samenwerking binnen de logistieke keten te stimuleren.*

1. Partijen behouden het communicatie-overleg met alle Partijen.
2. Partijen voeren samen de communicatie-aanpak uit en actualiseren deze indien nodig, mede op basis van monitoring van het huidige beleid. Het betreft een brede mix aan communicatiemiddelen die optimaal aansluit bij de doelen en verschillende doelgroepen. Partijen communiceren actief naar hun eigen achterban. 5.1.2e onderhoudt actief de websites [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) en [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl).
3. Jaarlijks organiseert 5.1.2e een fysiek communicatie-event/overleg met uitnodiging aan alle Partijen.
4. Pers en andere externe partijen worden door 5.1.2e pro-actief voorzien van de juiste informatie.

### *Artikel 11 Data, monitoring & evaluatie*

*Monitoring is van belang om te bepalen of Partijen op koers liggen om de beoogde reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot te bereiken en te bepalen welke acties aanvullend nodig zijn of moeten worden aangepast. Ook het evalueren van maatregelen is daar behulpzaam bij: wat zijn de effecten van bijvoorbeeld de toename van zero-emissie voertuigen en de nul-emissiezones?*

1. Partijen voeren het door de werkgroepen (zie artikel 13) opgestelde monitoringsplan uit.
2. 5.1.2e stelt samen met Partijen een evaluatie op om in 2029, 4 jaar na een nulmeting begin 2025 de effecten van de invoering van nul-emissiezones te meten. In de nulmeting wordt o.a. gekeken naar luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot, aantal voertuigkilometers gereden in de zone, welke voertuigen in de zone voldoen aan de geldende regels of onder een vrijstelling/ontheffing vallen en de hoeveelheid gedane aanvragen en geregistreerde overtredingen. Afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie besluiten Partijen of het nodig is om aanvullende maatregelen te nemen om de gestelde doelen te halen. Ook bepalen Partijen gezamenlijk welke (extra) maatregelen genomen moeten worden.

3. In de jaren tot 2030 voert **5.1.2e** jaarlijks een evaluatie uit die zicht geeft op de voortgang van:
  - a. beschikbaarheid en levertijden zero-emissie voertuigen, inclusief tweedehands markt;
  - b. betaalbaarheid zero-emissie voertuigen met/zonder subsidie en andere financiële instrumenten zoals MRB, BPM en de MIA/Vamil;
  - c. ontheffingsmogelijkheden in relatie tot betaalbaarheid, beschikbaarheid en netbeschikbaarheid;
  - d. randvoorwaarden zoals laadinfrastructuur en netbeschikbaarheid.

De focus dient er steeds op gericht te zijn om ondernemers te ondersteunen om de transitie te maken en het belang van de ontheffingsroutes gaandeweg af te bouwen. De lessen die uit de evaluatie komen, kunnen gebruikt worden voor het beleid na 2030. Daarnaast wordt de werking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones geëvalueerd. Het gaat dan om de werking en eventuele verlenging van het convenant na 2030.

## *Artikel 12 Ondersteuning gemeenten & ondernemers*

1. **5.1.2e** zet SPES in ieder geval tot het najaar van 2025 (en zo mogelijk langer) voort. Gemeenten kunnen aanvragen blijven doen voor hulp bij het voorbereiden van besluiten over het invoeren van nul-emissiezones voor stadslogistiek. Binnen het SPES worden kennis en expertise actief gedeeld, bijvoorbeeld door het organiseren van sessies en het benutten van het online platform. Ook zijn diverse handreikingen beschikbaar waar gemeenten gebruik van kunnen maken. SPES werkt in opdracht van **5.1.2e** en daarmee borgt **5.1.2e** continuïteit in de ondersteuning van gemeenten. Zij stemt als opdrachtgever af met SPES over uit te voeren opdrachten en eventuele uitbreiding van haar taken. Specifiek worden ook gemeenten die op een later moment de zone invoeren ondersteund zodat uitstel zo veel mogelijk voorkomen wordt.
2. Brancheorganisaties en gemeenten ondersteunen (mkb) ondernemers uit hun achterban door middel van het delen van kennis en het verstrekken van informatie. Hierbij dient oog te zijn voor grote versus kleine ondernemers.

## **4. ORGANISATIE EN ONDERSTEUNING**

### *Artikel 13 Organisatie*

*Partijen werken samen aan de implementatie-fase van nul-emissiezones vanaf 1 januari 2025 en de uitvoering van de acties zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. Partijen overleggen met een projectgroep, via daaronder gepositioneerde werkgroepen, een directeurenoverleg en een bestuurlijk overleg. Van eenieder wordt een actieve bijdrage verwacht.*

1. Een *projectgroep Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones* bewaakt de doelen en samenhang tussen alle activiteiten en monitort de voortgang van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. De leden van de projectgroep informeren en betrekken ieder hun eigen organisatie en achterban. De projectgroep overziet de voortgang van de acties in de werkgroepen en legt verbinding tussen die acties wanneer relevant. De projectgroep

bereidt het directeurenoverleg voor. De projectgroep komt ten minste 4 keer per jaar bijeen.

- Voorzitter: 5.1.2e
- Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Escalatie uit werkgroepen
  - Overzicht over/updates uit werkgroepen
  - Uniform informeren en betrekken van achterbannen
  - Beslissingen nemen of voorbereiden voor Directeurenoverleg

2. In vier *werkgroepen* vindt inhoudelijke afstemming van de acties plaats en worden resultaten besproken:

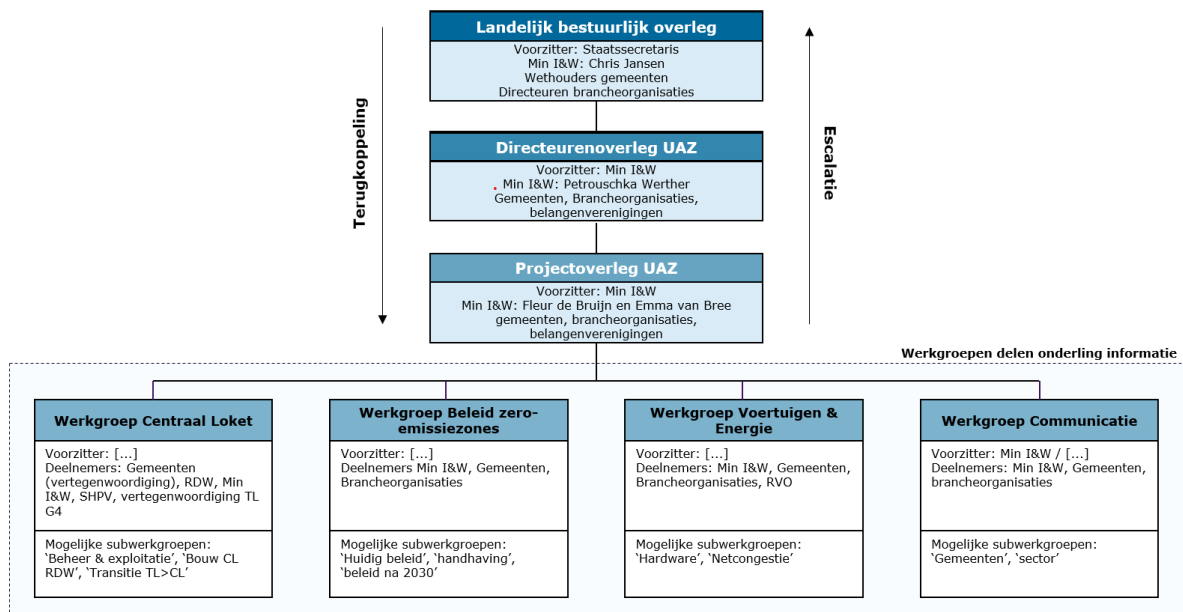
- *Werkgroep Beleid nul-emissiezones:*
  - Voorzitter: nt
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, 5.1.2e
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - Huidige regelgeving rond nul-emissiezones
    - Toegang en handhaving
    - Toekomstige regelgeving rond nul-emissiezones (beleid na 2030)
    - Europees regelgeving, politieke ontwikkeling
    - Updates uit WG V&E verwerken in beleid/afspraken
- *Werkgroep Voertuigen&Energie (voorheen Hardware)*
  - Voorzitter: ntb
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, 5.1.2e
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - ZE-beschikbaarheid (bijzondere) voertuigen
    - TCO-tools en bijhouden prijsontwikkeling
    - Netbeschikbaarheid
    - Laadinfrastructuur
    - Logistieke efficiëntie
    - RVO: Monitoring
- *Werkgroep Communicatie*
  - Voorzitter: ntb
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordigers, 5.1.2e
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - Website eigen beheer: [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)
    - Website in extern beheer: [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl)

- Landelijke communicatiecampagne
- Afstemming generieke teksten en andere publicaties
- Jaarlijkse netwerkbijeenkomst

- Werkgroep Centraal Loket

- Voorzitter: ntb
- Deelnemers: Gemeenten, RDW, SHPV
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Functioneren huidig Centraal Loket (G4)
  - Bouw nieuw Centraal Loket RDW
  - Transitie huidige Centraal Loket (G4) naar nieuwe Centraal Loket (RDW)
  - Privacy-aspecten/DPIA
  - Beveiliging/cybersecurity

3. *Directeurenoverleg*: Ten minste twee keer per jaar komt een directeurenoverleg bijeen om de voortgang van de afspraken te bespreken, eventueel beslissingen te nemen (die door de projectgroep worden aangedragen of naar aanleiding van actuele ontwikkelingen), en richting te geven aan het perspectief voorbij 2030. Het directeurenoverleg bereidt het Bestuurlijk Overleg voor.
  - Voorzitter: 5.1.2e
  - Deelnemers: gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
4. *Bestuurlijk overleg*: Als het directeurenoverleg daar aanleiding toe ziet, kan een bestuurlijk overleg tussen wethouders, directeuren en bewindspersonen plaatsvinden:
  - Voorzitter: 5.1.2e
  - Deelnemers: gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
5. In een jaarlijkse *netwerkbijeenkomst* Zero-emissiezones worden resultaten gedeeld, successen gevierd en wordt besproken hoe de implementatie van de nul-emissiezones ervoor staat. Jaarlijks in het najaar komt het brede netwerk van alle bij deze Uitvoeringsagenda betrokken partijen bijeen.
6. Partijen hebben afgesproken dat er een expertgroep voor niet-emissieloos verkrijgbare voertuigen komt. Deze expertgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van brancheorganisaties en gemeenten en geeft advies ten behoeve van de beoordeling van aanvragen voor de ontheffing voor niet-emissieloos verkrijgbare voertuigen. Deze staat niet in de governance-structuur opgenomen maar is een losstaande groep.



## 4. SLOTBEPALINGEN

### *Artikel 14 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht*

De afspraken in deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het internationale recht, het Unierecht en het Nederlandse recht worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de internationale, Europese en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

### *Artikel 15 Gegevensuitwisseling*

1. Over eventueel in het kader van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones te verstrekken persoonsgegevens of andere gegevens, zoals bedrijfsgegevens, concurrentiegevoelige informatie, en de verwerking daarvan maken Partijen zodanige afspraken dat wordt voldaan aan de eisen die de van toepassing zijnde Europese en nationale wetgeving daaraan stelt.
2. De onderlinge gegevensverstrekking mag niet leiden tot uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie tussen Partijen, rechtstreeks dan wel indirect door tussenkomst van de Projectgroep of Werkgroepen.
3. Partijen zullen, indien van toepassing, in het kader van gegevensverstrekking een of meer protocollen opstellen waarin afspraken worden gemaakt over het delen van informatie en de naleving van de daarop van toepassing zijnde Europese en nationale wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensverstrekking en de Wet Open Overheid.

### *Artikel 16 Afdwingbaarheid*

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones niet in rechte afdwingbaar is.

### *Artikel 17 Toetreding*

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.
2. Toetreding tot Partijen van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones is mogelijk voor Rijk, provincies, gemeenten en koepelorganisaties, ondernemings-, branche- en belangenorganisaties.
3. Hiertoe maakt een nieuwe partij haar verzoek schriftelijk bekend aan de voorzitter van de projectgroep zoals omschreven in artikel 13, eerste lid. In dit verzoek zegt de nieuwe partij toe om zich aan te sluiten bij één of meerdere bijdragen of activiteiten, of om zelf een aanvullende bijdrage of activiteit te formuleren.
4. De voorzitter van de projectgroep stuurt het verzoek door naar Partijen, met het verzoek om in te stemmen met toetreding. Indien Partijen niet reageren binnen 10 werkdagen na het versturen van het verzoek tot instemming, stemmen zij stilzwijgend in.
5. Na instemming ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones en gelden voor die Partij de afspraken van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones; en wordt de toetredende partij opgenomen in een bijlage van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding.

### *Artikel 18 Wijzigingen*

1. Elke Partij kan de andere partijen schriftelijk verzoeken dit convenant te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones gehecht.

### *Artikel 19 Opzegging*

Indien één van de Partijen de afspraken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones niet voort wenst te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen. Uitgangspunt daarbij is dat overige Partijen in dat geval de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones continueren.

### *Artikel 20 Inwerkingtreding en looptijd*

Deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones treedt in werking met ingang van de dag van ondertekening en loopt tot 1 januari 2030.

### *Artikel 21 Openbaarmaking*

Binnen twee weken na ondertekening van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones door alle Partijen wordt de tekst daarvan door 5.1.2e openbaar gemaakt, onder andere in de Staatscourant.

### *Artikel 22 Ondertekening in verschillende exemplaren*

Dit convenant kan worden ondertekend in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben als wanneer deze afspraken zouden zijn ondertekend door alle ondertekenaars in één exemplaar.

### *Artikel 23 Bijlagen*

Bijlage 1 maakt integraal onderdeel uit van de tekst van dit convenant. Bijlage 2 niet. Deze bijlage dient ter toelichting.

### *Artikel 24 Naamgeving*

Dit convenant kan worden aangehaald als Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te ... (plaats) .. op ... (datum)...

*Namen organisaties en ondertekenaars + ..... (handtekeningen) + plaatsen en data*

## **BIJLAGE 1    DEFINITIES**

### *Bestelauto of bedrijfsauto*

Bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg (artikel 86c Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)).

### *Emissievrij (of emissieloos of zero-emissie) voertuig*

De definitie van een emissieloos voertuig staat in artikel 86c RVV 1990 : 'Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z)'. De definitie wordt momenteel geactualiseerd.

### *LEV/LEVV*

Licht elektrisch (vracht)voertuig. Deze lichte, elektrisch aangedreven voertuigen worden gebruikt om relatief kleine afstanden mee af te leggen. Het gaat om fietsen, bromvoertuigen of compacte voertuigen met elektrische ondersteuning of aandrijving, ontworpen voor de distributie van goederen in de openbare ruimte met beperkte snelheid.

### *NPR*

Nationaal Parkeer Register. Landelijke database waarin actuele (parkeer)rechten op kenteken geregistreerd staan. Hier worden ook de ontheffingen voor nul-emissiezones, zoals bedoeld in artikel 3 lid 5, aan gekoppeld.

### *Nul-emissiezone*

Juridische term voor zero-emissiezone. Zie de definitie voor zero-emissiezone stadslogistiek.

### *Plug-in hybride voertuig (PHEV)*

Een voertuig dat is uitgerust met zowel een elektrische als een (zero-emissie) verbrandingsmotor of brandstofcel, waarbij het voertuig wordt herladen door het aan te sluiten op een externe energiebron.

### *SPES*

Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek. Ondersteuningsprogramma voor gemeenten ten behoeve van de invoering van zero-emissiezones. Dit programma wordt gefinancierd door [5.1.2e](#). De huidige (dd Q1 2025) opdracht loopt tot oktober 2025.

### *Stadslogistiek*

Stadslogistiek is alle bedrijfsmatig gebruik van bestel- en vrachtauto's. Zoals voor het vervoer van materialen, materieel en goederen in de stad en het leveren van diensten met die voertuigen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om bevoorrading van winkels, kantoren en bouwplaatsen, de levering van pakjes aan consumenten en bedrijven, bestelauto's van service- en verhuisbedrijven, maar ook om de lokale winkel, cateraar en bloemist die hun klanten bezorgen, en om bedrijfsgebonden mobiliteit zoals de CV-monteur, installateur van zonnepanelen of warmtepomp en de schilder.

### *Stadshub*

Locatie in een distributienetwerk aan de rand van de stad gericht op overslag van goederen en het bundelen van goederenstromen, ten behoeve van het efficiënter en duurzamer vervoeren van goederen in de stad.

### *Vrachtwagen of vrachtauto*

Motorvoertuig (voertuigcategorie N2 of N3) zoals bedoeld in artikel 1 RVV 1990.

### *Zero-Emissie (of Nul-emissie) Stadslogistiek*

Stadslogistiek uitgevoerd met zero-emissie voertuigen.

### *Zero-emissiezone stadslogistiek*

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c, of toekomstig verkeersbord C22e in combinatie met juiste onderbord, van bijlage 1 RVV 1990 is met ingang van 1 januari 2025 van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. De zero-emissiezone is het geografische gebied in een stad waarop deze geslotenverklaring van toepassing is en bepaalde voertuigen niet mogen rijden.

## BIJLAGE 2 TOELICHTING OP UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES STADSLOGISTIEK

### Algemeen

#### *Vrachtwagens en bestelauto's*

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd. De zone geldt alleen voor alle vrachtauto's en alle bestelauto's. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt voor welke soort activiteit het voertuig wordt gebruikt. Het betreft een zone voor vrachtauto's én bestelauto's tezamen (dus niet voor een van beide categorieën).

Na invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek bekijkt **5.1.2e** samen met Partijen of en op welke termijn de zero-emissiezone ook kan gelden voor andere voertuigcategorieën, zoals taxi's en touringcars.

#### *Vanaf 1 januari 2025*

De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is sinds 1 januari 2025 mogelijk. **5.1.2e** heeft hiertoe een verkeersbord geïntroduceerd in het RVV 1990. Gemeenten kunnen zelf bepalen om een zero-emissiezone al dan niet in te zetten. De gemeente weegt het inzetten van het instrument van een zero-emissiezone af en motiveert de maatregel. Een zero-emissiezone voor stadslogistiek kan naast, los of in plaats van een milieuzone worden ingevoerd.

#### *Bestuurlijke aankondiging*

Als een gemeente kiest voor een zero-emissiezone, wordt dat uiteindelijk vastgelegd in een verkeersbesluit. Het is van groot belang dat bedrijven, bewoners en weggebruikers hiervan tijdig op de hoogte zijn en zich hierop kunnen voorbereiden. Daarom zal een gemeente de intentie om een zero-emissiezone in te voeren, minimaal 4 jaar van tevoren moeten aankondigen. Een zero-emissiezone die op 1 januari 2029 wordt ingesteld, zal dus uiterlijk in december 2024 moeten worden aangekondigd. Het verkeersbesluit volgt later, omdat dit een gedetailleerde uitwerking vergt. Het college van B&W van een gemeente gaat bij de aankondiging minimaal in op drie punten:

- de invoeringsdatum en de geografische omvang van de zone, indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de omvang; de precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald en in het verkeersbesluit vastgesteld;
- een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en de planning;
- de relatie tussen de zero-emissiezone en een eventuele milieuzone als deze in de gemeente aanwezig is.

#### *Omvang zone*

Het Klimaatakkoord gaat uit van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek. Met 'middelgroot' wordt bedoeld dat de zero-emissiezone minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) plus de omliggende wijken omvat. Hoe groter de zone, hoe groter de maatschappelijke baten en het effect op de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met een (middel-)grote zone profiteren ook de woonwijken rondom de binnenstad van schone lucht

en een betere leefomgeving. Voor het bedrijfsleven is de omvang van de zone eveneens van belang: hoe groter de zone, hoe doelmatiger de bedrijfsinvesteringen in emissievrij transport en oplossingen zoals een stadshub. Een kleinere zone zou bovendien concurrentienadeel kunnen opleveren voor lokale ondernemers die binnen de zone zijn gevestigd.

Gemeenten bepalen zelf waar een zero-emissiezone wordt ingevoerd en wat de omvang is. Dit vraagt lokaal maatwerk. Vertrekpunt bij het bepalen van de locatie van een zero-emissiezone is de milieuzone, indien aanwezig. Verder is van belang dat de zone een logisch geheel vormt, onder andere voor de verkeersveiligheid, begrijpelijkheid, doorstroming van het verkeer en voor de handhaving. Naast de 'binnenstad en omliggende wijken' kan een gemeente ook op andere type locaties een zero-emissiezone instellen.

### *Ingroeipad*

Partijen zetten zich maximaal in om de beschikbaarheid van zero-emissie vracht- en bestelauto's en laad- en tankmogelijkheden zo veel mogelijk te versnellen en monitoren het ingroeipad van het aantal zero-emissie voertuigen en de ontwikkeling van het aanbod tot 2030. Bij de jaarlijkse evaluatie kan dit aanleiding geven voor aanvullende maatregelen. Dat zal echter niets veranderen aan het uitgangspunt dat het bestel- en vrachtverkeer uiterlijk in 2030 volledig zero-emissie moet rijden in de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

# Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

## Op weg met zero-emissiezones

Ondertekend **XX XX** 2025

Dit document is een gezamenlijk product van **gemeenten (..), brancheorganisaties (...)**, Stichting Natuur & Milieu en het ministerie van **5.1.2e**.

Disclaimer: Dit document is een **concept** en kan tot het moment van ondertekening nog wijzigen.

# Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones bestel- en vrachtauto's

## Op weg met zero-emissiezones

### PARTIJEN

#### *Rijksoverheid*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, 5.1.2e handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan

Hierna te noemen: 5.1.2e

#### *Gemeenten en gemeentelijke koepelorganisaties*

- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente ..., handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Etc.

Samen hierna te noemen: Gemeenten

#### *Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties*

- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ...
- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ...
- ..., vertegenwoordigd door ..., en hierna te noemen: ...
- Etc.

Samen hierna te noemen: Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

#### *Overige partijen*

- ..., vertegenwoordigd door ...

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen

## OVERWEGINGEN

### *Aanleiding*

1. Stadslogistiek en ander bedrijfsgebonden mobiliteit in steden is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Een efficiënte stadslogistiek zorgt ervoor dat winkels op tijd hun collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants worden bevoorrad en internetbestellingen tijdig worden afgeleverd. Dienstverlening en andere bedrijfsgebonden mobiliteit zorgt ervoor dat bijvoorbeeld nieuwbouw, CV onderhoud, schilderwerk of installatie van zonnepanelen in de stad kan plaatsvinden. De groeiende vraag naar de distributie van goederen en diensten in combinatie met de beperkte ruimte in de stad wordt een steeds grotere uitdaging. Er is een groeiende vraag naar vervoer: in vrijwel alle Nederlandse steden rijden steeds meer vrachtauto's en bestelauto's. Niets doen om de vervoersbewegingen in te perken, leidt tot meer uitstoot van schadelijke stoffen (emissie) en gaat ten koste van de gezondheid, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de veiligheid in steden.
2. Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben al in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke bedrijfsgebonden mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken: de *Green Deal Zero Emission Stadslogistiek* (ZES).
3. Met het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije bedrijfsgebonden mobiliteit: de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie. Dit gebeurt met het instellen van (middelgrote) nul-emissiezones (dit is de juridische term voor zero-emissiezones) voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloze bestel- en vrachtwagens in Nederland vanaf 2050.
4. In 2021 is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' getekend door 33 partijen (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, gemeenten en ondernemings-, branche- en belangenorganisaties). Hierin zijn afspraken vastgelegd over de invoering van de nul-emissiezones.
5. Op 30 juni 2023 is het Tijdelijk besluit nul-emissiezones in het Staatsblad<sup>1</sup> gepubliceerd. Dit tijdelijke besluit is erop gericht nadere invulling te geven aan de regels voor de nul-emissiezones. Er is een overgangsregeling geïntroduceerd voor bepaalde bestel- en vrachtauto's en daarnaast wordt vastgesteld welke voertuigen in aanmerking kunnen komen voor een vrijstelling of ontheffing. Dit besluit vervalt op 1 januari 2030.
6. In november 2023 is de Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones ondertekend door gemeenten, RDW en SHPV. Daarin staan de afspraken die ten grondslag liggen aan het opzetten van een Centraal Loket ten behoeve van de centrale en geharmoniseerde afhandeling van aanvragen van ontheffingen.

### *Waarom een Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones*

7. Naar aanleiding van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' (UAS) is een nauwe samenwerking ontstaan die tot verregaand geharmoniseerde regelgeving heeft geleid. Het nut van deze UAS heeft zich daarmee bewezen. De nieuwe Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 'Op weg met zero-emissiezones' heeft drie doelen:

---

<sup>1</sup> [Staatsblad 2023, 241 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

- a. Het vastleggen van en vasthouden aan afspraken om het beleid rondom nul-emissiezones in stand te houden, waar nodig te herijken en te verbeteren.
  - b. Het maken van afspraken over de periode tot 1 januari 2030.
  - c. Gezien het tijdelijke karakter van het Tijdelijk Besluit nul-emissiezones, het maken van afspraken hoe om te gaan met beleidsontwikkeling rondom nul-emissiezones over de periode vanaf 1 januari 2030.
8. Het blijven streven naar landelijke geharmoniseerde regels zorgt voor duidelijkheid voor ondernemers in het bijzonder en de weggebruiker in het algemeen, en het voorkomen van een lappendeken aan regels. Ook kunnen ondernemers zich beter voorbereiden op veranderingen in regelgeving als deze op tijd vast staan en niet tussentijds wijzigen. Partijen streven ernaar om op geharmoniseerde wijze (door middel van zoveel mogelijk eenduidige wetgeving en geharmoniseerd ontheffingenbeleid) de geïmplementeerde nul-emissiezones te continueren, ook na 2030.

### *Aanpak*

9. De aanpak om de in 7a, b en c genoemde doelen te bereiken, richt zich op het verminderen, veranderen en verschonen van de verkeersbewegingen van bedrijfsgebonden mobiliteit. Dit wordt onder andere bereikt door het logistieke proces slimmer te organiseren, door meer samen te werken binnen de logistieke keten en met de inzet van zero-emissie voertuigen in de stad. De verschillende logistieke segmenten - zoals vers, horeca, retail, bouw- en infrabedrijven, dienstverlenende bedrijven, facilitair, afval en e-commerce - vragen daarbij elk om een eigen aanpak.
10. Het invoeren van een nul-emissiezone voor stadslogistiek is sinds 1 januari 2025 wettelijk mogelijk.
11. De transitie naar duurzame en efficiënte stadslogistiek en bedrijfsgebonden mobiliteit is een gezamenlijke opgave waarbij elke Partij een eigen verantwoordelijkheid heeft:
- Gemeenten nemen een onderbouwd verkeersbesluit voor instelling van de nul-emissiezone, waarin de grenzen van de zone vastgelegd zijn en stellen het ontheffingenbeleid vast. Het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid wordt geheel overgenomen en bestuurlijk geaccordeerd. In uitzonderlijke gevallen wordt dit beleid verruimd in verband met bijzondere afwijkende plaatselijke omstandigheden. Aansluiting bij het landelijk geharmoniseerde ontheffingenbeleid is noodzakelijk om van het Centraal Loket gebruik te kunnen maken. Dit maakt uniforme beoordeling door het Centraal Loket van de ontheffingsaanvraag mogelijk.
  - 5.1.2e faciliteert, stimuleert, ondersteunt en standaardiseert (bij) de landelijke regelgeving voor het instellen van een nul-emissiezone voor stadslogistiek.
  - Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties stimuleren en ondersteunen hun leden en achterban om de overgang te maken naar emissievrije mobiliteit. Daarnaast zijn de branche- en belangenorganisaties adviseurs van de zero-emissie gemeenten en 5.1.2e. Zij toetsen aanvullend beleid - bijvoorbeeld op het gebied van laadinfra - op praktische haalbaarheid en toegevoegde waarde voor de ondernemers die zij vertegenwoordigen.
12. De Partijen dragen een actief ambassadeurschap uit.

### *Regionale en lokale uitwerking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones*

13. Deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones bevat de afspraken en acties voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op *landelijk* niveau. Gemeenten werken samen met lokale

ondernemers aan de uitwerking van de acties en de invoering/implementatie van nul-emissiezones op *lokaal* niveau, in wisselwerking met de afspraken in deze landelijke agenda en de (regionale) mobiliteitsplannen.

14. Ook op *regionaal* niveau wordt samengewerkt en kennis gedeeld. Stadslogistiek houdt immers niet op bij de gemeentegrens en bedrijven werken vaak in meerdere steden. Onderwerpen als stadshubs en (logistieke) laad- en tankinfrastructuur blijven vragen om regionale afstemming, zoals in de NAL (Nationale Agenda Laadinfrastructuur), RAL (Regionale Agenda Laadinfrastructuur) en MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-overleggen.

## **Partijen komen het volgende overeen:**

### **1. DOEL**

#### *Artikel 1 Doel*

1. Het doel van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones is om de leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid (in de vorm van schone lucht en beperking geluidshinder), economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1,0 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per jaar vanaf 2030<sup>2</sup>.
2. Partijen zetten zich gezamenlijk in om de implementatie en uitvoering van nul-emissiezones voor stadslogistiek ook na 2025 te continueren. Deze samenwerking richt zich op:
  - het vasthouden aan eenduidige regelgeving (inclusief ontheffingenbeleid) voor de invoering van nul-emissiezones;
  - het inventariseren van knelpunten en bepalen van oplossingsrichtingen bij de implementatie en instandhouding van nul-emissiezones;
  - de uitvoering van de acties zoals opgenomen in hoofdstuk 3;
  - implementatie van de agenda via de afgesproken organisatiestructuur zoals opgenomen in hoofdstuk 4;
  - het behalen van het doel van 1 Mton CO<sub>2</sub>-reductie per jaar vanaf 2030.
3. Partijen zetten zich in om het aantal gemeenten en andere partners die de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones ondersteunen te verbreden.

### **2. UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES**

*In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd.*

#### *Artikel 2 Algemeen*

1. De nul-emissiezone voor stadslogistiek geldt minimaal voor vrachtauto's en bestelauto's (dus niet voor één van beide voertuigcategorieën).

---

<sup>2</sup> [Klimaatakkoord 28 juni 2019](#)

2. Gemeenten bepalen zelf of zij de nul-emissiezone al dan niet instellen (naast, los of in plaats van een milieuzone).
3. Een gemeente zal de intentie om een nul-emissiezone voor stadslogistiek voor 2030 in te voeren minimaal 4 jaar van tevoren aankondigen in een zogenaamd principebesluit. Bij uitbreiding van een bestaande zone na 1-1-2025 óf het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens vanaf 1-1-2030 is een aankondigingsperiode van 2 jaar het minimum, daarbij rekening houdend met de omvang van de uitbreiding van de nul-emissiezone, met oog voor de impact daarvan op de investeringsagenda van de ondernemers. Het college van B&W van een gemeente gaat daarbij minimaal in op drie punten:
  - De invoeringsdatum en de geografische omvang van de zone, indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de omvang; de precieze grenzen van de zone worden bij het verkeersbesluit definitief vastgelegd;
  - Een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van lokale ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en voor de benodigde investeringstermijnen voor nieuwe voertuigen;
  - De relatie tussen de nul-emissiezone en een eventuele milieuzone indien deze in de gemeente aanwezig is.
4. Gemeenten hanteren na invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens een boetevrije periode van 6 (zes) maanden met als doel om de weggebruiker te laten wennen aan de zone en onderliggende regelgeving. Individuele gemeenten kunnen er voor kiezen een langere boetevrije periode te hanteren.

### *Artikel 3 Toelating en uitzonderingen*

*Zoals opgenomen in het Tijdelijk besluit nul-emissiezones bestaat het toegangsregime van de zones uit drie basisafspraken met daarnaast een overgangsregeling voor zowel vracht- als bestelauto's, vrijstellingen en tot slot lokaal maatwerk. Ontheffingen worden aangevraagd en verstrekt via een Centraal Loket.*

1. Basisafspraken:
  - Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten zero-emissie aan de uitlaat (emissieklasse Z) zijn om de nul-emissiezone voor stadslogistiek in te mogen.
  - Alle bestel- en vrachtauto's in de nul-emissiezone moeten vanaf 1 januari 2030 zero-emissie aan de uitlaat (emissieklasse Z) zijn.
2. Overgangsregeling vrachtauto's tot 2030:
  - Emissieklasse 6-vrachtwagens die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn (bakwagens) respectievelijk maximaal 8 jaar oud zijn (trekker-opleggercombinatie) mogen uiterlijk tot 1 januari 2030 de zone in rijden.
  - Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de nul-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.
3. Overgangsregeling bestelauto's tot 2030:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot 1 januari 2027 onbeperkt toegang tot de nul-emissiezones voor stadslogistiek.
  - Bestelauto's met emissieklasse 6 hebben tot 1 januari 2028<sup>3</sup> onbeperkt toegang tot de nul-emissiezones voor stadslogistiek.
4. Vrijstellingen tot 2030:
- Bestel- en vrachtauto's van 40 jaar of ouder (oldtimer)
  - Rolstoeltoegankelijke bestelauto's met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode 70, 145, 146, 147 of 149.
  - Vrachtauto's met een carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF én uw voertuig is 12 jaar of jonger. Deze vrijstelling loopt tot uiterlijk 1-1-2030 of tot het moment dat uw voertuig voor die tijd 13 jaar oud wordt, gerekend vanaf de Datum Eerste Toelating (DET).
5. Geharmoniseerd lokaal maatwerk tot 2030:
- Door de (lokale) wegbeheerder kan (tijdelijk) ontheffing van bovenstaande landelijke kaders worden verleend. De volgende ontheffingen zijn verkrijgbaar in alle Gemeenten en zijn geldig in al deze Gemeenten, tenzij anders aangegeven:
- Dagontheffingen (biedt uitsluitend toegang tot de zone waarvoor deze aangevraagd wordt)
  - Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's
  - Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast
  - Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto's die buiten de overgangsregeling vallen
  - Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud
  - Ontheffing wegens lange levertijden
  - Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden
  - Ontheffingen voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn
  - Ontheffing tot 1 januari 2028 voor bakwagens met een DET van 1-1-2017 t/m 31-12-2019
  - Ontheffing bij niet beschikbare netcapaciteit (netcongestie, ontheffing met landelijke werking op basis van de hardheidsclausule)
  - Ontheffing op basis van de hardheidsclausule (geldt alleen in de gemeente waar deze verleend wordt)
6. Naast bovenstaande ontheffingen hanteren sommige gemeenten een lokale ontheffing voor de ambulante handel. Deze ontheffing is alleen geldig in de desbetreffende Gemeente. Gemeenten zorgen voor maatwerk en afstemming bij eventuele problemen.
7. Centraal Loket:
- De onder punt 5 afgesproken ontheffingen kunnen aangevraagd worden via één website, een Centraal Loket. Bakwagens met een DET van 1-1-2017 t/m 31-12-2019 hoeven geen aparte ontheffing aan te vragen. Deze voertuigen zijn automatisch ontheven tot 1-1-2028.

---

<sup>3</sup> In het Tijdelijk besluit nul-emissiezones is in het RVV 1990 opgenomen dat bestelauto's met emissieklasse 6 tot 1 januari 2028 de zones in mogen. Op 22 november 2024 heeft de Staatssecretaris aangekondigd dat hij voornemens is deze overgangstermijn te verlengen tot 1 januari 2029 door een wijziging van het RVV 1990.

### 3. ACTIES

#### *Artikel 4 Uitwerking uitgangspunten zero-emissiezones voor stadslogistiek*

*Om de uitgangspunten voor een geüniformeerde aanpak voor het realiseren van nul-emissiezones voor stadslogistiek te behouden, is harmonisatie noodzakelijk.*

1. **5.1.2e**, gemeenten, RDW en SHPV richten uiterlijk zomer 2025 gezamenlijk een beheerorganisatie in voor de exploitatie en instandhouding van het Centraal Loket van de RDW. Deze beheerorganisatie is verantwoordelijk voor de doorvoering van beleidswijzigingen, een jaarlijkse evaluatie en de vaststelling van de leges.
2. De Partijen bewaken de afspraken over overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen zoals in artikel 3 vastgelegd. De Partijen werken samen de herijking uit van afspraken over vrijstellingen en ontheffingen. Zij nemen zo snel mogelijk in 2025 een besluit over het toegangsbeleid voor nul-emissiezones vanaf 2030, rekening houdend met de afschrijvingsperiode van de vaak kostbare (bijzondere) voertuigen die ondernemers nu en straks in een dieseluitvoering moeten aanschaffen omdat er nog geen zero emissie-alternatief is. Dit doen ze door middel van onder andere:
  - monitoring en evaluatie van huidig beleid
  - monitoring van de ontwikkeling van laadinfrastructuur, bijzondere voertuigen en de beschikbaarheid van bestel- en vrachtvoertuigenDe afspraken rond het te vormen beleid na 2030 worden uitgewerkt in een plan van aanpak, waarin in ieder geval naar voren komt:
  - Waarover besloten moet worden en door welke partij(en)
  - Welke informatiebehoefte leeft om keuzes te kunnen maken voor dit beleid
  - Welke overlegstructuur wordt gehanteerd, aard en frequentie
  - De prioritering en planning, rekening houdend met besluitvorming én vaststelling
3. Partijen zetten zich in om toe te werken naar een nieuw en toekomstbestendig verkeersbord voor de nul-emissiezones. Hiermee wordt het verkeersbord voor de milieu- én nul-emissiezones in één bord gevat en wordt het mogelijk om op geharmoniseerde wijze de taxi toe te voegen aan de nul-emissiezones. Uitgangspunt is dat de hiervoor benodigde wet in 2025 vastgesteld wordt, zodat de aanpassingen per 1-1-2026 ingevoerd kunnen worden.

#### *Artikel 5 Toezicht & handhaving*

*Toezicht en handhaving van nul-emissiezones vindt plaats op basis van kentekens. Dit wordt zo efficiënt en effectief mogelijk georganiseerd.*

1. **5.1.2e** spant zich in zo snel mogelijk afspraken te maken met de buurlanden en/of in EU-verband over het delen van voertuig- en houderdata van buitenlandse kentekens (in aansluiting op de afspraken over buitenlandse kentekens ten behoeve van handhaving van milieu- en nul-emissiezones). Zolang er geen Europese oplossing voor handen is, zet zij zich in om via bilaterale verbanden gegevensuitwisseling ten behoeve van handhaving mogelijk te maken. Ook werken grensgemeenten met ondersteuning van **5.1.2e** een

gezamenlijke aanpak voor het handhaven van buitenlandse voertuigen, bijvoorbeeld met een periodieke onaangekondigde handhavingsactie.

2. Gemeenten spannen zich in om de handhaving te harmoniseren. Zij kijken onder andere naar de richtlijn van het OM en hoe om te gaan met recidivisten.
3. Gemeenten stellen gezamenlijk een plan op hoe zij omgaan met het Nationaal Parkeer Register (NPR) ten behoeve van lokale uitzonderingen en hoe daar mee om te gaan.

### *Artikel 6 Slimme stadslogistiek*

*De afspraken over nul-emissiezones versterken de zoektocht naar nieuwe en efficiëntere logistieke concepten. Meer inzicht in de logistieke stromen, meer samenwerking binnen de keten en het delen van kennis helpt bedrijven bij de overstap naar emissievrije stedelijke distributie en bedrijfsgebonden mobiliteit. De verschillende logistieke segmenten – zoals vers, horeca, retail, bouw- en infra, dienstverlening, facilitair, afval en e-commerce – vragen daarbij elk om een eigen aanpak.*

1. Om kennisdeling op dit vlak te bevorderen, organiseren Partijen elke 4 maanden een bijeenkomst met de deelnemers van de Uitvoeringsagenda en met uitnodiging aan logistiek makelaars. Doel van de bijeenkomsten is om zoveel mogelijk kennis te delen in het ontwikkelen van logistieke concepten.
2. In de kennisdelings-bijeenkomsten worden vraagstukken en leervragen opgehaald die omgezet worden in onderzoek of projecten binnen het ondersteuningsprogramma 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES) of andere externe bureaus, gefinancierd door [5.1.2e](#). Dit ter bevordering van de kennis over slimme stadslogistiek en mogelijkheden om dit concreet vorm te geven in verschillende gemeenten.
3. Partijen communiceren over slimme stadslogistiek, logistieke efficiëntie en innovatieve oplossingen die onder deze concepten vallen op hun communicatiekanalen. Dit heeft als doel om kennisdeling te bevorderen maar ook vraagstukken en netwerken bij elkaar te brengen om stappen te zetten richting slimmere logistieke concepten.
4. [5.1.2e](#) monitort op welke manier slimme stadslogistiek concreet vorm krijgt, en welke concepten bijdragen aan het bevorderen van de logistieke efficiëntie in de breedste zin van het woord en het afnemen van de logistieke kilometers. Dit doet zij in samenwerking met externe partijen en kennispartners.

### *Artikel 7 Voordelen voor zero-emissie voertuigen, beperkingen voor niet-emissievrije vrachtwagens en duurzame inkoop*

*Naast het stimuleren van het gebruik van emissievrije voertuigen met specifieke voordelen en privileges, kunnen gemeenten en andere opdrachtgevers duurzame logistiek en de markt voor zero-emissievoertuigen aanjagen door in vergunningverlening, inkoop en aanbesteding emissieloos vervoer te eisen en te belonen. Ook kunnen gemeenten het gebruik van niet-emissievrije vrachtwagens met andere maatregelen dan de nul-emissiezones ontmoedigen.*

*Voor de toegang tot de nul-emissiezone hanteren gemeenten voor uitbesteed vervoer dezelfde eisen als voor het eigen wagenpark.*

1. Gemeenten nemen indien mogelijk schone voertuigen mee in aanbestedingen om daarmee de markt te stimuleren in te zetten op zero emissie voertuigen. Ook in hun eigen inkoopbeleid wordt rekening gehouden met een investeringsagenda richting zero-emissie voertuigen.
2. **5.1.2e** doet een inventarisatie bij gemeenten voor manieren om de bedrijfsmatige inzet van niet-emissievrije vrachtwagens te ontmoedigen. Hieruit volgt een verkenning van de haalbaarheid voor nieuw gemeentelijk instrumentarium ten behoeve van de bevordering van zero-emissie voertuigen in de stad. Ook wordt gekeken naar eventuele mazen in de wet waardoor eventueel met andere voertuigen gewerkt wordt die niet onder de zero-emissiezone vallen, bijvoorbeeld tractoren. Zulke inzet kan het gelijke speelveld belemmeren en de milieubelangen hinderen. De partijen zetten zich in om dergelijke risico's en oplossingen in kaart te brengen en daar waar nodig lessen te trekken en in beleid en regelgeving te verwerken.

### ***Artikel 8 Beschikbaarheid zero-emissie vracht- en bestelauto's***

*De implementatie van nul-emissiezones voor stadslogistiek, leidt tot een grotere vraag naar emissievrije vracht- en bestelauto's en lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEVV's) en is een stimulans voor de productie, import en afzet van deze voertuigen. Tegelijkertijd is het voor het slagen van de nul-emissiezones noodzakelijk dat er voldoende (tweedehands) emissieloze voertuigen beschikbaar zijn op de markt. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving.*

1. **5.1.2e** monitort ten minste jaarlijks de ingroei van zero-emissie voertuigen o.a. via trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen en trendrapport zware bedrijfsvoertuigen. Tevens doet zij jaarlijks een herijking van de prognoses van de groei van elektrische bestel- en vrachtauto's en de bijbehorende hoeveelheid benodigde publieke laadpunten. **5.1.2e** zorgt voor een jaarlijkse update van het verwachte aantal in gebruik zijnde elektrische bestel- en vrachtwagens vanaf 2025 tot 2030 en verder. Dit vergelijkt zij met het benodigd aantal zero-emissie voertuigen voor het kunnen werken binnen de nul-emissiezones.
2. **5.1.2e** zet zolang dit past binnen het beleid het stimuleringsprogramma voort voor zero-emissie bedrijfsgebonden voertuigen:
  - een subsidieregeling voor ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie bestel- en vrachtauto's
  - indien mogelijk, de stimulering via de milieu-investeringsaftrek (MIA en/of VAMIL) voor milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen beschikbaar voor bedrijven, waaronder voor de aanschaf van emissievrije bestel- en vrachtauto's, elektrische voertuigen voor vervoer van goederen (LEVV's) en mobiele werktuigen.Dit vult zij aan met:
  - de stimulering van tweedehands bestel- en vrachtauto's en onderzoekt hoe dit concreet invulling gegeven kan worden.

3. **5.1.2e** houdt twee tools om de Total Cost of Ownership (TCO) voor voertuigen te berekenen beschikbaar voor zowel bestel- als vrachtauto's en verbetert deze op basis van voortschrijdend inzicht en signalen uit de markt.
4. **5.1.2e** doet jaarlijks onderzoek naar de marktontwikkeling van de beschikbaarheid van verschillende typen bijzondere voertuigen, zoals reeds uitgevoerd in 2022 en 2023. Dit levert tevens input voor het beleid na 2030, zie artikel 4.2.

### *Artikel 9 Tank- en laadinfrastructuur*

*Voor het slagen van de implementatie van nul-emissiezones voor stadslogistiek, is het noodzakelijk dat er voldoende laad- en tankmogelijkheden zijn in de gemeenten met een zero-emissiezone. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving. De hoeveelheid beschikbare en voor bestel- en vrachtwagens geschikte publieke laadplekken binnen en buiten de zero-emissiezones verschilt per gemeente, evenals het aantal bedrijfsvoertuigen dat dagelijks de zones in- en uitrijdt.*

1. **5.1.2e** werkt via verschillende manieren aan de totstandkoming van voldoende (logistieke) laadinfrastructuur. Onderdelen hiervan zijn onder andere:
  - de uitvoering van de Uitvoeringsagenda Logistieke Laadinfrastructuur, waaronder het met stakeholders realiseren van een landelijk dekkend publiek laadnetwerk;
  - subsidieregelingen publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer (SPuLa) en private laadinfrastructuur bij bedrijven (SPriLa);
  - het onderzoeksprogramma Realisatie Heavy Duty Laadinfrastructuur, dat wordt ingevuld i.s.m. de Werkgroep Logistiek van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur;
  - monitoring van logistieke laadinfrastructuur in Nederland door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland en middels de ElaadNL Outlooks;
  - Opdrachtgever voor het Rijkswaterstaat Living Lab Heavy Duty Laadinfrastructuur met als doel kennis op te doen en te delen over het elektrisch laden van zware voertuigen.
2. **5.1.2e** doet aan actieve monitoring en prognose hoeveel publiek beschikbare (snel)laadpunten (ook binnenstedelijk) er moeten zijn om aan de vraag vanuit het bedrijfsleven te kunnen voldoen. Hierbij wordt ook gekeken naar het verwachte aantal benodigde, toegankelijke en geschikte aantal laadplekken per gemeente. Deze monitoring en prognoses worden door gemeenten en andere convenantpartners in de werkgroepen en met de NAL besproken en via de NAL omgezet in afspraken om voldoende laadplekken in iedere gemeente met een zero-emissiezone te realiseren.
3. **5.1.2e** brengt actief aandachtspunten rondom netcongestie in relatie tot elektrische mobiliteit onder de aandacht o.a. via de verschillende Meerjarenprogramma's Infrastructuur en Klimaat (MIEK) en het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN). Doel is om tijdig voldoende beschikbaarheid van laadinfrastructuur voor het bedrijfsleven te realiseren om te kunnen voldoen aan de opgave met betrekking tot de zero-emissie bevoorrading van binnensteden. Om het belang en de urgentie van voldoende netbeschikbaarheid voor het bedrijfsleven te benadrukken, wordt ingezet op periodieke afstemming met het ministerie van Klimaat en Groene Groei.

4. Ontwikkeling adviesdiensten ten aanzien van netbeschikbaarheid en mitigerende maatregelen, in het bijzonder voor de kleine ondernemer en de niet-logistieke ondernemer (servicediensten), bijvoorbeeld een laadconsulent. 5.1.2e en de partijen betrokken bij de NAL zetten in op de succesvolle formule van logistiek makelaars en de opening van een laagdrempelig loket om ondernemers te adviseren. Zij zorgen daarbij voor (financiële) ondersteuning om onderzoek te doen naar benodigd laadvermogen en mogelijke mitigerende maatregelen.

### **Artikel 10 Communicatie**

*Vervoerders, verladers, ondernemers en voertuigleveranciers in de binnenstad moeten goed op de hoogte zijn van de regels van de nul-emissiezone. Gebruikers van bestelauto's en vrachtwagens gevestigd en/of actief in de nul-emissiezones moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Daarnaast moeten ook bedrijven, (branche)organisaties en overheden onderling communiceren om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samenwerking binnen de logistieke keten te stimuleren.*

1. Partijen behouden het communicatie-overleg met alle Partijen.
2. Partijen voeren samen de communicatie-aanpak uit en actualiseren deze indien nodig, mede op basis van monitoring van het huidige beleid. Het betreft een brede mix aan communicatiemiddelen die optimaal aansluit bij de doelen en verschillende doelgroepen. Partijen communiceren actief naar hun eigen achterban. 5.1.2e onderhoudt actief de websites [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl) en [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl).
3. Jaarlijks organiseert 5.1.2e een fysiek communicatie-event/overleg met uitnodiging aan alle Partijen.
4. Pers en andere externe partijen worden door 5.1.2e pro-actief voorzien van de juiste informatie.

### **Artikel 11 Data, monitoring & evaluatie**

*Monitoring is van belang om te bepalen of Partijen op koers liggen om de beoogde reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot te bereiken en te bepalen welke acties aanvullend nodig zijn of moeten worden aangepast. Ook het evalueren van maatregelen is daar behulpzaam bij: wat zijn de effecten van bijvoorbeeld de toename van zero-emissie voertuigen en de nul-emissiezones?*

1. Partijen voeren het door de werkgroepen (zie artikel 13) opgestelde monitoringsplan uit.
2. 5.1.2e stelt samen met Partijen een evaluatie op om in 2029, 4 jaar na een nulmeting begin 2025 de effecten van de invoering van nul-emissiezones te meten. In de nulmeting wordt o.a. gekeken naar luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot, aantal voertuigkilometers gereden in de zone, welke voertuigen in de zone voldoen aan de geldende regels of onder een vrijstelling/ontheffing vallen en de hoeveelheid gedane aanvragen en geregistreerde overtredingen. Afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie besluiten Partijen of het nodig is om aanvullende maatregelen te nemen om de gestelde doelen te

halen. Ook bepalen Partijen gezamenlijk welke (extra) maatregelen genomen moeten worden.

3. In de jaren tot 2030 voert **5.1.2e** jaarlijks een evaluatie uit die zicht geeft op de voortgang van:
  - a. beschikbaarheid en levertijden zero-emissie voertuigen, inclusief tweedehands markt;
  - b. betaalbaarheid zero-emissie voertuigen met/zonder subsidie en andere financiële instrumenten zoals MRB, BPM en de MIA/Vamil;
  - c. ontheffingsmogelijkheden in relatie tot betaalbaarheid, beschikbaarheid en netbeschikbaarheid;
  - d. randvoorwaarden zoals laadinfrastructuur en netbeschikbaarheid.

De focus dient er steeds op gericht te zijn om ondernemers te ondersteunen om de transitie te maken en het belang van de ontheffingsroutes gaandeweg af te bouwen. De lessen die uit de evaluatie komen, kunnen gebruikt worden voor het beleid na 2030. Daarnaast wordt de werking van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones geëvalueerd. Het gaat dan om de werking en eventuele verlenging van het convenant na 2030.

### *Artikel 12 Ondersteuning gemeenten & ondernemers*

1. **5.1.2e** zet SPES in ieder geval tot het najaar van 2025 (en zo mogelijk langer) voort. Gemeenten kunnen aanvragen blijven doen voor hulp bij het voorbereiden van besluiten over het invoeren van nul-emissiezones voor stadslogistiek. Binnen het SPES worden kennis en expertise actief gedeeld, bijvoorbeeld door het organiseren van sessies en het benutten van het online platform. Ook zijn diverse handreikingen beschikbaar waar gemeenten gebruik van kunnen maken. SPES werkt in opdracht van **5.1.2e** en daarmee borgt **5.1.2e** continuïteit in de ondersteuning van gemeenten. Zij stemt als opdrachtgever af met SPES over uit te voeren opdrachten en eventuele uitbreiding van haar taken. Specifiek worden ook gemeenten die op een later moment de zone invoeren ondersteund zodat uitstel zo veel mogelijk voorkomen wordt.
2. Brancheorganisaties en gemeenten ondersteunen (mkb) ondernemers uit hun achterban door middel van het delen van kennis en het verstrekken van informatie. Hierbij dient oog te zijn voor grote versus kleine ondernemers.

## **4. ORGANISATIE EN ONDERSTEUNING**

### *Artikel 13 Organisatie*

*Partijen werken samen aan de implementatie-fase van nul-emissiezones vanaf 1 januari 2025 en de uitvoering van de acties zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. Partijen overleggen met een projectgroep, via daaronder gepositioneerde werkgroepen, een directeurenoverleg en een bestuurlijk overleg. Van eenieder wordt een actieve bijdrage verwacht.*

1. Een *projectgroep Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones* bewaakt de doelen en samenhang tussen alle activiteiten en monitort de voortgang van de Uitvoeringsagenda

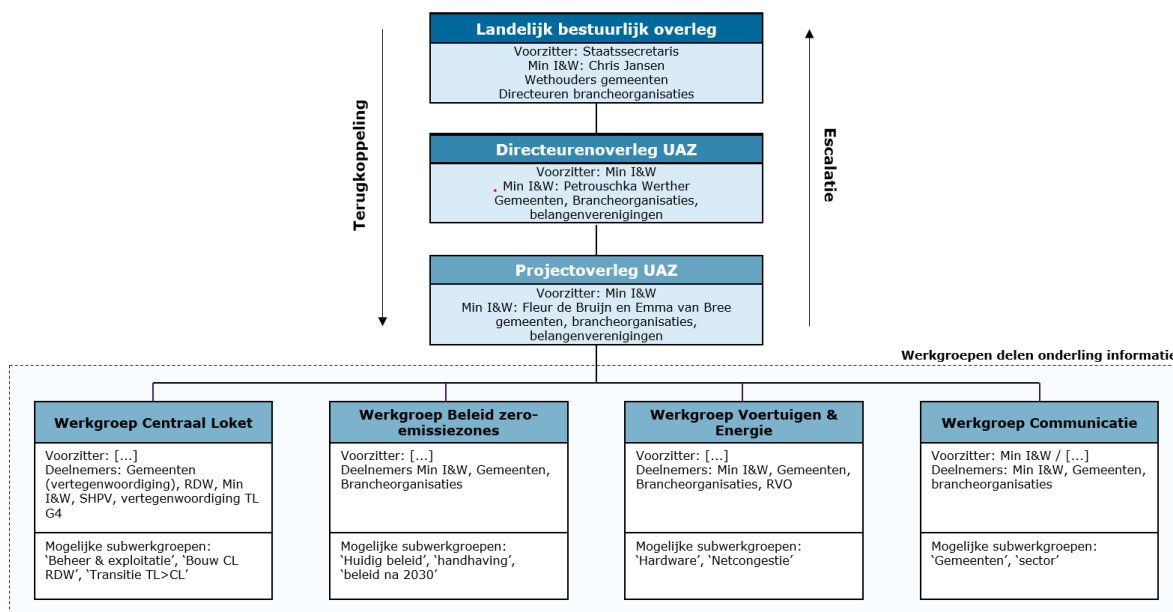
Zero-emissiezones. De leden van de projectgroep informeren en betrekken ieder hun eigen organisatie en achterban. De projectgroep overziet de voortgang van de acties in de werkgroepen en legt verbinding tussen die acties wanneer relevant. De projectgroep bereidt het directeurenoverleg voor. De projectgroep komt ten minste 4 keer per jaar bijeen.

- Voorzitter: 5.1.2e
- Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Escalatie uit werkgroepen
  - Overzicht over/updates uit werkgroepen
  - Uniform informeren en betrekken van achterbannen
  - Beslissingen nemen of voorbereiden voor Directeurenoverleg

2. In vier *werkgroepen* vindt inhoudelijke afstemming van de acties plaats en worden resultaten besproken:

- *Werkgroep Beleid nul-emissiezones:*
  - Voorzitter: 5.1.2e
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, 5.1.2e
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - Huidige regelgeving rond nul-emissiezones
    - Toegang en handhaving
    - Toekomstige regelgeving rond nul-emissiezones (beleid na 2030)
    - Europees regelgeving, politieke ontwikkeling
    - Updates uit WG V&E verwerken in beleid/afspraken
- *Werkgroep Voertuigen&Energie (voorheen Hardware)*
  - Voorzitter: 5.1.2e
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, 5.1.2e
  - Organisatie en voorbereiding: ntb
  - Taakgebieden:
    - ZE-beschikbaarheid (bijzondere) voertuigen
    - TCO-tools en bijhouden prijsontwikkeling
    - Netbeschikbaarheid
    - Laadinfrastructuur
    - Logistieke efficiëntie
    - RVO: Monitoring
- *Werkgroep Communicatie*
  - Voorzitter: 5.1.2e
  - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordigers, 5.1.2e
  - Organisatie en voorbereiding: ntb

- Taakgebieden:
    - Website eigen beheer: [www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)
    - Website in extern beheer: [www.doehetzero.nl](http://www.doehetzero.nl)
    - Landelijke communicatiecampagne
    - Afstemming generieke teksten en andere publicaties
    - Jaarlijkse netwerkbijeenkomst
  - Werkgroep Centraal Loket
    - Voorzitter: 5.1.2e
    - Deelnemers: Gemeenten, RDW, SHPV
    - Organisatie en voorbereiding: ntb
    - Taakgebieden:
      - Functioneren huidig Centraal Loket (G4)
      - Bouw nieuw Centraal Loket RDW
      - Transitie huidige Centraal Loket (G4) naar nieuwe Centraal Loket (RDW)
      - Privacy-aspecten/DPIA
      - Beveiliging/cybersecurity
3. *Directeurenoverleg*: Ten minste twee keer per jaar komt een directeurenoverleg bijeen om de voortgang van de afspraken te bespreken, eventueel beslissingen te nemen (die door de projectgroep worden aangedragen of naar aanleiding van actuele ontwikkelingen), en richting te geven aan het perspectief voorbij 2030. Het directeurenoverleg bereidt het Bestuurlijk Overleg voor.
    - Voorzitter: 5.1.2e
    - Deelnemers: gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
    - Organisatie en voorbereiding: ntb
  4. *Bestuurlijk overleg*: Als het directeurenoverleg daar aanleiding toe ziet, kan een bestuurlijk overleg tussen wethouders, directeuren en bewindspersonen plaatsvinden:
    - Voorzitter: 5.1.2e
    - Deelnemers: gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging
    - Organisatie en voorbereiding: ntb
  5. In een jaarlijkse *netwerkbijeenkomst* Zero-emissiezones worden resultaten gedeeld, successen gevierd en wordt besproken hoe de implementatie van de nul-emissiezones ervoor staat. Jaarlijks in het najaar komt het brede netwerk van alle bij deze Uitvoeringsagenda betrokken partijen bijeen.
  6. Partijen hebben afgesproken dat er een expertgroep voor niet-emissieloos verkrijgbare voertuigen komt. Deze expertgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van brancheorganisaties en gemeenten en geeft advies ten behoeve van de beoordeling van aanvragen voor de ontheffing voor niet-emissieloos verkrijgbare voertuigen. Deze staat niet in de governance-structuur opgenomen maar is een losstaande groep.



## 4. SLOTBEPALINGEN

### *Artikel 14 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht*

De afspraken in deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het internationale recht, het Unierecht en het Nederlandse recht worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de internationale, Europese en Nederlandse regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

### *Artikel 15 Gegevensuitwisseling*

1. Over eventueel in het kader van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones te verstrekken persoonsgegevens of andere gegevens, zoals bedrijfsgegevens, concurrentiegevoelige informatie, en de verwerking daarvan maken Partijen zodanige afspraken dat wordt voldaan aan de eisen die de van toepassing zijnde Europese en nationale wetgeving daaraan stelt.
2. De onderlinge gegevensverstrekking mag niet leiden tot uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie tussen Partijen, rechtstreeks dan wel indirect door tussenkomst van de Projectgroep of Werkgroepen.
3. Partijen zullen, indien van toepassing, in het kader van gegevensverstrekking een of meer protocollen opstellen waarin afspraken worden gemaakt over het delen van informatie en de naleving van de daarop van toepassing zijnde Europese en nationale wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensverstrekking en de Wet Open Overheid.

### *Artikel 16 Afdwingbaarheid*

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones niet in rechte afdwingbaar is.

### *Artikel 17 Toetreding*

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.
2. Toetreding tot Partijen van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones is mogelijk voor Rijk, provincies, gemeenten en koepelorganisaties, ondernemings-, branche- en belangenorganisaties.
3. Hiertoe maakt een nieuwe partij haar verzoek schriftelijk bekend aan de voorzitter van de projectgroep zoals omschreven in artikel 13, eerste lid. In dit verzoek zegt de nieuwe partij toe om zich aan te sluiten bij één of meerdere bijdragen of activiteiten, of om zelf een aanvullende bijdrage of activiteit te formuleren.
4. De voorzitter van de projectgroep stuurt het verzoek door naar Partijen, met het verzoek om in te stemmen met toetreding. Indien Partijen niet reageren binnen 10 werkdagen na het versturen van het verzoek tot instemming, stemmen zij stilzwijgend in.
5. Na instemming ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones en gelden voor die Partij de afspraken van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones; en wordt de toetredende partij opgenomen in een bijlage van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding.

### *Artikel 18 Wijzigingen*

1. Elke Partij kan de andere partijen schriftelijk verzoeken dit convenant te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones gehecht.

### *Artikel 19 Opzegging*

Indien één van de Partijen de afspraken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones niet voort wenst te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen. Uitgangspunt daarbij is dat overige Partijen in dat geval de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones continueren.

### *Artikel 20 Inwerkingtreding en looptijd*

Deze Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones treedt in werking met ingang van de dag van ondertekening en loopt tot 1 januari 2030.

### *Artikel 21 Openbaarmaking*

Binnen twee weken na ondertekening van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones door alle Partijen wordt de tekst daarvan door 5.1.2e openbaar gemaakt, onder andere in de Staatscourant.

### *Artikel 22 Ondertekening in verschillende exemplaren*

Dit convenant kan worden ondertekend in verschillende exemplaren, die samengevoegd hetzelfde rechtsgevolg hebben als wanneer deze afspraken zouden zijn ondertekend door alle ondertekenaars in één exemplaar.

### *Artikel 23 Bijlagen*

Bijlage 1 maakt integraal onderdeel uit van de tekst van dit convenant. Bijlage 2 niet. Deze bijlage dient ter toelichting.

### *Artikel 24 Naamgeving*

Dit convenant kan worden aangehaald als Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te ... (plaats) .. op ... (datum)...

**Namen organisaties en ondertekenaars + ..... (handtekeningen) + plaatsen en data**

## **BIJLAGE 1    DEFINITIES**

### *Bestelauto of bedrijfsauto*

Bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg (artikel 86c Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)).

### *Emissievrij (of emissieloos of zero-emissie) voertuig*

De definitie van een emissieloos voertuig staat in artikel 86c RVV 1990 : 'Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes (emissieklasse Z)'. De definitie wordt momenteel geactualiseerd.

### *LEV/LEVV*

Licht elektrisch (vracht)voertuig. Deze lichte, elektrisch aangedreven voertuigen worden gebruikt om relatief kleine afstanden mee af te leggen. Het gaat om fietsen, bromvoertuigen of compacte voertuigen met elektrische ondersteuning of aandrijving, ontworpen voor de distributie van goederen in de openbare ruimte met beperkte snelheid.

### *NPR*

Nationaal Parkeer Register. Landelijke database waarin actuele (parkeer)rechten op kenteken geregistreerd staan. Hier worden ook de ontheffingen voor nul-emissiezones, zoals bedoeld in artikel 3 lid 5, aan gekoppeld.

### *Nul-emissiezone*

Juridische term voor zero-emissiezone. Zie de definitie voor zero-emissiezone stadslogistiek.

### *Plug-in hybride voertuig (PHEV)*

Een voertuig dat is uitgerust met zowel een elektrische als een (zero-emissie) verbrandingsmotor of brandstofcel, waarbij het voertuig wordt herladen door het aan te sluiten op een externe energiebron.

### *SPES*

Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek. Ondersteuningsprogramma voor gemeenten ten behoeve van de invoering van zero-emissiezones. Dit programma wordt gefinancierd door [5.1.2e](#). De huidige (dd Q1 2025) opdracht loopt tot oktober 2025.

### *Stadslogistiek*

Stadslogistiek is alle bedrijfsmatig gebruik van bestel- en vrachtauto's. Zoals voor het vervoer van materialen, materieel en goederen in de stad en het leveren van diensten met die voertuigen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om bevoorrading van winkels, kantoren en bouwplaatsen, de levering van pakjes aan consumenten en bedrijven, bestelauto's van service- en verhuisbedrijven, maar ook om de lokale winkel, cateraar en bloemist die hun klanten bezorgen, en om bedrijfsgebonden mobiliteit zoals de CV-monteur, installateur van zonnepanelen of warmtepomp en de schilder.

### *Stadshub*

Locatie in een distributienetwerk aan de rand van de stad gericht op overslag van goederen en het bundelen van goederenstromen, ten behoeve van het efficiënter en duurzamer vervoeren van goederen in de stad.

### *Vrachtwagen of vrachtauto*

Motorvoertuig (voertuigcategorie N2 of N3) zoals bedoeld in artikel 1 RVV 1990.

### *Zero-Emissie (of Nul-emissie) Stadslogistiek*

Stadslogistiek uitgevoerd met zero-emissie voertuigen.

### *Zero-emissiezone stadslogistiek*

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c, of toekomstig verkeersbord C22e in combinatie met juiste onderbord, van bijlage 1 RVV 1990 is met ingang van 1 januari 2025 van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen. De zero-emissiezone is het geografische gebied in een stad waarop deze geslotenverklaring van toepassing is en bepaalde voertuigen niet mogen rijden.

## BIJLAGE 2 TOELICHTING OP UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES STADSLOGISTIEK

### Algemeen

#### *Vrachtwagens en bestelauto's*

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd. De zone geldt alleen voor alle vrachtauto's en alle bestelauto's. Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt voor welke soort activiteit het voertuig wordt gebruikt. Het betreft een zone voor vrachtauto's én bestelauto's tezamen (dus niet voor een van beide categorieën).

Na invoering van de zero-emissiezones voor stadslogistiek bekijkt **5.1.2e** samen met Partijen of en op welke termijn de zero-emissiezone ook kan gelden voor andere voertuigcategorieën, zoals taxi's en touringcars.

#### *Vanaf 1 januari 2025*

De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is sinds 1 januari 2025 mogelijk. **5.1.2e** heeft hiertoe een verkeersbord geïntroduceerd in het RVV 1990. Gemeenten kunnen zelf bepalen om een zero-emissiezone al dan niet in te zetten. De gemeente weegt het inzetten van het instrument van een zero-emissiezone af en motiveert de maatregel. Een zero-emissiezone voor stadslogistiek kan naast, los of in plaats van een milieuzone worden ingevoerd.

#### *Bestuurlijke aankondiging*

Als een gemeente kiest voor een zero-emissiezone, wordt dat uiteindelijk vastgelegd in een verkeersbesluit. Het is van groot belang dat bedrijven, bewoners en weggebruikers hiervan tijdig op de hoogte zijn en zich hierop kunnen voorbereiden. Daarom zal een gemeente de intentie om een zero-emissiezone in te voeren, minimaal 4 jaar van tevoren moeten aankondigen. Een zero-emissiezone die op 1 januari 2029 wordt ingesteld, zal dus uiterlijk in december 2024 moeten worden aangekondigd. Het verkeersbesluit volgt later, omdat dit een gedetailleerde uitwerking vergt. Het college van B&W van een gemeente gaat bij de aankondiging minimaal in op drie punten:

- de invoeringsdatum en de geografische omvang van de zone, indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de omvang; de precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald en in het verkeersbesluit vastgesteld;
- een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van ondernemers en andere belanghebbenden, aandacht voor de benodigde laad- en tankinfrastructuur en de planning;
- de relatie tussen de zero-emissiezone en een eventuele milieuzone als deze in de gemeente aanwezig is.

#### *Omvang zone*

Het Klimaatakkoord gaat uit van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek. Met 'middelgroot' wordt bedoeld dat de zero-emissiezone minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) plus de omliggende wijken omvat. Hoe groter de zone, hoe groter de maatschappelijke baten en het effect op de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met een (middel-)grote zone profiteren ook de woonwijken rondom de binnenstad van schone lucht

en een betere leefomgeving. Voor het bedrijfsleven is de omvang van de zone eveneens van belang: hoe groter de zone, hoe doelmatiger de bedrijfsinvesteringen in emissievrij transport en oplossingen zoals een stadshub. Een kleinere zone zou bovendien concurrentienadeel kunnen opleveren voor lokale ondernemers die binnen de zone zijn gevestigd.

Gemeenten bepalen zelf waar een zero-emissiezone wordt ingevoerd en wat de omvang is. Dit vraagt lokaal maatwerk. Vertrekpunt bij het bepalen van de locatie van een zero-emissiezone is de milieuzone, indien aanwezig. Verder is van belang dat de zone een logisch geheel vormt, onder andere voor de verkeersveiligheid, begrijpelijkheid, doorstroming van het verkeer en voor de handhaving. Naast de 'binnenstad en omliggende wijken' kan een gemeente ook op andere type locaties een zero-emissiezone instellen.

### *Ingroeipad*

Partijen zetten zich maximaal in om de beschikbaarheid van zero-emissie vracht- en bestelauto's en laad- en tankmogelijkheden zo veel mogelijk te versnellen en monitoren het ingroeipad van het aantal zero-emissie voertuigen en de ontwikkeling van het aanbod tot 2030. Bij de jaarlijkse evaluatie kan dit aanleiding geven voor aanvullende maatregelen. Dat zal echter niets veranderen aan het uitgangspunt dat het bestel- en vrachtverkeer uiterlijk in 2030 volledig zero-emissie moet rijden in de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 6, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 23, 25, 26, 28, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 45

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
1	01/12/2025	PO 30092024 Annotatie bestuurlijk overleg ZES 4 oktober.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
2	01/12/2025	CV Uitvoeringsagenda - definitief 5-1-2021.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
3	01/12/2025	Concept_Raadsinformatiebrief ZES Nijmegen_aanpassingen gemarkeerd_def. 9-1-2024.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
4	01/12/2025	Raadsinformatiebrief_Zienswijzen ZES_21052024_PO.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
5	01/12/2025	Oud_Effectenstudie zero-emissiezones Nijmegen (015639.20240118.R1.02)_24jan2024.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
6	01/12/2025	Juridische notitie nul-emissie zones - VNG.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
7	01/12/2025	Raadsinformatiebrief ZES - Nijmegen - dec 2023.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
8	01/12/2025	09122024 Annotatie bestuurlijk overleg ze-gemeenten 9 dec 2024 .docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
9	01/12/2025	20240425 Zienswijzen laadinfrastructuur.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
10	01/12/2025	29102024 Concept_Rondvraagmemo College zero-emissiezones .pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
11	01/12/2025	Concept_Collegevoorstel_Raadsbrief concept beantwoording zienswijzen ZES_21052024_PO.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
12	01/12/2025	ter invulling_20231201 definitieve ontheffingsteksten Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones.docx		Openbaar	
13	01/12/2025	memo PO gesprek met stadssecretaris.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	

<b>Nr.</b>	<b>Datum</b>	<b>Document</b>	<b>Grondslag</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>Opmerkingen</b>
14	01/12/2025	PO 15042024 Zienswijzen ZES te rugkoppeling.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
15	01/12/2025	Raadsinformatiebrief_Concept b eantwoording zienswijzen ZES_2 1052024.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
16	01/12/2025	Concept-Beantwoording schriftelijke vragen Zorgen rond de zero-emissiezone_23-11.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
17	01/12/2025	Rondvraagmemo Landelijke ontwikkelingen zero-emissiezones stad slogistiek.doc	5.1.2e,	Deels openbaar	
18	01/12/2025	PO Mobiliteit 26082024_deelname centraal loket ZES.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	

Nr.	Datum	Document	Grondslag	Beoordeling	Opmerkingen
1	01/12/2025	20210701webinar ZES Gelderland.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
2	01/12/2025	Presentatie ZES 31 januari 2023.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
3	01/12/2025	Presentatie Zero Emissie Stadslogistiek 2025 Gelderland gem Nijmegen 2022-05-11.pptx	5.1.2e,	Deels openbaar	
4	01/12/2025	brief gemeente Bunschoten.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
5	01/12/2025	Eindrapport SPES II Arnhem Ede en Nijmegen.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
6	01/12/2025	Zero-emissiezones voor de campus instellingen.docx		Openbaar	
7	01/12/2025	memo communicatie verkeerbesluiten en ontheffingen.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
8	01/12/2025	D&B - Gemeente Nijmegen - Gedragsstrategie ZES.pdf		Openbaar	
9	01/12/2025	Communicatieplan Zero Emissie Zones.docx		Openbaar	
10	01/12/2025	Projectplan SPES II AEN eindversie.pdf	5.1.2e, 5.1.2f,	Deels openbaar	
11	01/12/2025	Zero Emissie Loket - plan van aanpak - def2.pdf	5.1.2f,	Deels openbaar	
12	01/12/2025	reactie op brief gemeente Bunschoten.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
13	01/12/2025	20241129 - Brief ZE zones - ontheffingen -qr.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
14	01/12/2025	Eindrapportage SPES Nijmegen.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
15	01/12/2025	Communicatie Zero-emissiezones 2024.docx		Openbaar	

<b>Nr.</b>	<b>Datum</b>	<b>Document</b>	<b>Grondslag</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>Opmerkingen</b>
16	01/12/2025	Startoverleg SPES II ANE - hoofdpunten.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	
17	01/12/2025	Overzicht partners ZE zone Nijmegen tbv communicatie (1).xlsx	5.1.2e,	Deels openbaar	
18	01/12/2025	20231207 MO_Notitie communicatie ze-zones PO mobiliteit 11 december 2023_def.pdf	5.1.2e, 5.1.1e,	Deels openbaar	
19	01/12/2025	20240206 PO mobiliteit memo vervolg pilots & morgen.pdf	5.1.2b, 5.1.2e,	Deels openbaar	
20	01/12/2025	Voorstellen Tim def.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
21	01/12/2025	Communicatiestrategie_en_informatiepakket_ZE_voor_MKB-ZZP.pdf		Openbaar	
22	01/12/2025	Conceptteksten Toolbox ZES v2 schone versie.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
23	01/12/2025	RE Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	

<b>Nr.</b>	<b>Datum</b>	<b>Document</b>	<b>Grondslag</b>	<b>Beoordeling</b>	<b>Opmerkingen</b>
1	01/12/2025	240210 Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones - track changes.docx	5.1.2e,	Deels openbaar	
2	01/12/2025	FW Definitieve versie Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones.msg	5.1.2e,	Deels openbaar	
3	01/12/2025	Presentatie kennissessie Verkeersbesluit en Zienswijzen 28-03-23.pdf	5.1.2e,	Deels openbaar	

## MEMO

**Onderwerp** : Juridische notitie en Q&A model verkeersbesluit

: [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)

: [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)

**Datum** : 14 juli 2022

---

### Inleiding

1. In het kader van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (SPES) is een juridische notitie opgesteld ten aanzien van de invoering van een nul-emissiezone, en specifiek tot beantwoording van enkele vragen op dit punt. Binnen een nul-emissiezone worden alleen bedrijfsauto's<sup>1</sup> en vrachtauto's<sup>2</sup> toegelaten die geen emissie (kunnen) uitstoten. Het invoeren van nul-emissiezones binnen de 30-40 grootste gemeenten in Nederland is een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord dat in juni 2019 gesloten werd, omdat dit zowel kan leiden tot reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot als kan bijdragen aan een schonere leefomgeving. Nul-emissiezones worden vanaf het jaar 2025 worden ingevoerd.
2. Centraal in deze juridische notitie staan enkele vragen die zijn gesteld ten aanzien van het nemen verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone (op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 ("WVW 1994") en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ("BAWB")). Er wordt onder meer ingegaan op de te volgen procedures en aandachtspunten. Doel van deze juridische notitie is om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van het vereiste verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone.
3. Deze juridische notitie bestaat uit de volgende onderdelen:
  - A. Een korte schets van het achterliggende juridisch kader;
  - B. Vragen van gemeenten;
  - C. Model verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone; en,
  - D. Een high-level stappenplan voor totstandkoming van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone.

---


1 "Voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor: **a.** het vervoer van goederen, of **b.** het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie N", zie artikel 1.1 van de Regeling voertuigen. Deze definitie wordt nader geduid in hoofdstuk VB van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ("RVV 1990") ter zake milieuzones en nul-emissiezones. Zie in artikel 86c RVV 1990: "*bedrijfsauto*: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg".


2 "Motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg", zie artikel 1 van het RVV 1990.

### Ad A. Het juridisch kader

4. Een nul-emissiezone wordt vastgesteld door middel van een verkeersbesluit van burgemeester en wethouders op grond van artikel 18 van de Wegenverkeerswet. Op 29 oktober 2019 is het Besluit harmonisatie milieuzones vastgesteld (Staatsblad 2019, 398). Dit behelst een wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, oftewel het RVV 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer oftewel het BABW en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones en de introductie van nul-emissiezones. Het besluit trad in werking per 1 januari 2020 en maakt invoering van een nul-emissiezone mogelijk per 2025. Vanaf dat moment zijn de verkeersborden voor het aanduiden van een nul-emissiezone opgenomen in het RVV 1990 (verkeersborden C22c, C22d en C22c1, zie afbeeldingen). Gemeenten staat het niet vrij om de nul-emissiezone te doen gelden voor andere voertuigen dan welke genoemd worden in artikel 86e RVV 1990 (dat zijn bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen).

Bord	Omschrijving	C22c
5.1.2e	Gesloten voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege nul-emissiezone	

Bord	Omschrijving	C22c1
	Onderbord bij bord C22c: nul-emissiezone toegankelijk voor emissieloze bedrijfs- en vrachtauto's	

Bord	Omschrijving	C22d
	Einde geslotenverklaring nul-emissiezone	

### *Procedureel*

5. Het verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone wordt middels de “reguliere procedure” voorbereid, tenzij het bevoegd gezag er bij besluit voor kiest om de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) toe te passen (artikel 3:10 lid 1 Algemene wet bestuursrecht (Awb)). In het geval van de reguliere procedure kunnen belanghebbenden rechtsmiddelen (bezwaar, beroep en hoger beroep) aanwenden tegen een verkeersbesluit tot het instellen van een nul-emissiezone (artikel 20 Wegenverkeerswet (WVW) 1994 en 7:1 Algemene wet bestuursrecht (Awb)).
6. In het geval van de uov procedure wordt eerst een ontwerp-verkeersbesluit ter inzage gelegd waartegen een zienswijze kan worden ingediend. Vervolgens wordt het definitieve verkeersbesluit bekendgemaakt via de Staatscourant (artikel 26 BABW) en kunnen partijen beroep instellen (dus de bezwaarfase wordt overgeslagen). Indien de uov van toepassing wordt verklaard, kan eenieder een zienswijze indienen tegen het ontwerpbesluit. Sinds het “Varkens in Nood”-arrest van 14 april 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:786) is niet meer vereist dat een belanghebbende een zienswijze heeft ingediend om vervolgens beroep te kunnen instellen tegen het uiteindelijke besluit. Tegelijkertijd zal een rechter nog altijd toetsen of de burger die beroep instelt, in bestuursrechtelijke zin belang heeft bij het besluit waartegen zij of hij beroep instelt en of de beroepsgronden zijn gebaseerd op normen die (kennelijk) strekken tot bescherming van haar/zijn belangen (ingevolge artikel 8:69a Awb, het relativiteitsbeginsel).
7. Bekendmaking geschiedt overigens op gelijke wijze (ongeacht welke procedure wordt toegepast) en te allen tijde dient het bevoegd gezag een rechtsmiddelenclausule op te nemen in het (ontwerp) besluit.

### *Motivering van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone*

8. Het bevoegd gezag (B&W, =- zie artikel 18 WVW 1994) heeft bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte.<sup>3</sup> Ook heeft het bevoegd gezag beleidsruimte bij het afwegen van bij het besluit betrokken belangen (oftewel het belang bij het nemen van het verkeersbesluit ex artikel 2 lid 1 en 2 WVW 1994 versus de belangen die eventueel geschaad worden hierdoor). Die belangenafweging moet ook inzichtelijk worden gemaakt, waarbij geldt dat het bevoegd gezag niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen

---

<sup>3</sup> Zie ABRvS over de milieuzones in Utrecht (8 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:300), Rotterdam (6 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1861) en Amsterdam (20 november 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3864). Alhoewel dit jurisprudentie betreffende invoering van een milieuzone betreft, menen wij dat deze hier toch relevant is, mede omdat het juridisch kader voor invoering van de verschillende zones nagenoeg hetzelfde is. Ook staan beide zones in hetzelfde hoofdstuk van het RVV 1990 benoemd (hoofdstuk VB) en zijn de artikelen t.a.v. de nul-emissiezone geïntroduceerd middels het “Besluit harmonisatie milieuzones”.

(artikel 21 BABW), maar wel moet motiveren waarom de met het verkeersbesluit te dienen belangen zwaarder wegen. Het geniet naar ons inzicht voorkeur om zo veel mogelijk gronden te noemen welke als basis voor het verkeersbesluit dienen, zolang deze passen binnen de belangen die in artikel 2 WVV 1994 worden genoemd.<sup>4</sup>

9. In het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het Besluit harmonisatie milieuzones wordt onder meer aangestipt dat in de toelichting op het (ontwerp) wijzigingsbesluit niet wordt ingegaan op de omstandigheden waaronder inzet van het instrument van de nul-emissiezone vanaf 1 januari 2025 effectief en evenredig wordt geacht.<sup>5</sup> Deze motiveringsopgave wordt vooral bij gemeenten zelf gelegd. In praktijk zal een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone dus goed gemotiveerd moeten worden, waarbij ook op specifieke lokale thema's ingegaan moet worden. De motivering moet het besluit kunnen dragen. Ook kan gedacht worden aan een regeling voor verzoeken om nadeelcompensatie, waar (rechts)personen die onevenredig geraakt worden eventueel aanspraak op kunnen maken<sup>6</sup>.
10. Uit bestuursrechtelijke jurisprudentie volgt bovendien dat veel gewicht wordt toegekend aan (milieukundige) rapportages van deskundigen ter onderbouwing van de met het verkeersbesluit te dienen belangen. Aangetoond zal moeten worden dat overleg heeft plaatsgevonden met andere instanties, zoals de eigenaar of beheerder van en het bevoegd gezag voor de relevante wegen alsmede de korpschef en eventueel de commandant van de Koninklijke marechaussee (artikelen 23 tot en met 25 BABW).

#### *Ontheffingen*

11. Daarnaast is het in het kader van de motivering van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone van belang dat (aantoonbaar) aandacht besteed is aan mitigatie van de effecten van invoering van de nul-emissiezone, bijvoorbeeld door een ontheffingensysteem, een subsidieregeling en een hardheidsclausule.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Het gaat wat ons betreft om de in artikel 2 lid 2, lid 3 en lid 4 WVV 1994 genoemde belangen, zoals "het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer", het "bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik" alsmede "ter uitvoering van verdragen of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties .... in verband met de bescherming van de gezondheid, de veiligheid, het milieu of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang".

<sup>5</sup> Kenmerk: W17.19.0190/IV. Het advies van de Raad van State alsmede een reactie van de Staatsecretaris daarop zijn toegankelijk via: <https://www.raadvanstate.nl/@116565/w17-19-0190-iv/>.

<sup>6</sup> Gemeenten moeten er rekening mee houden dat bij de invoering van de Omgevingswet de regelgeving over nadeelcompensatie aanzienlijk gaat wijzigen. Zie ook de Handreiking Nadeelcompensatie van VNG en BZK op <https://iplo.nl/thema/ruimtelijke-ontwikkelingen/bijzondere-onderwerpen/nadeelcompensatie/>

<sup>7</sup> Een ontheffing en een hardheidsclausule verschillen en vullen elkaar aan. De hardheidsclausule wordt, zo zien wij onder meer in het geval van de milieuzone voor dieselvrachtauto's in de gemeente Den Haag, ingezet voor bestuurders die geen reguliere (dag-, tijdelijke of langdurige) ontheffing kunnen verkrijgen. Wij verwijzen naar Staatscourant 2021 nr. 31089 van 16 juni 2021 onder "ontheffingenbeleid".

12. Op grond van artikel 87 RVV 1990 kan het bevoegd gezag een ontheffing verlenen voor verkeersbord C22c. De Afdeling advisering van de Raad van State merkte op dat een regeling omtrent vrijstellingen en ontheffingen voor de nul-emissiezone ontbrak in het ontwerpbesluit harmonisatie milieuzones. In de toelichting op het definitieve Besluit harmonisatie milieuzones stelt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat dat met gemeenten en belangenorganisaties moet worden gekeken of, en zo ja in hoeverre, er behoefte is aan een regeling van vrijstellingen en ontheffingen. De daarvoor noodzakelijke wettelijke aanpassingen zullen, volgens de Staatssecretaris, tijdig worden vastgelegd. Vanuit het oogpunt van uniformiteit en gezien het belang van weggebruikers, is wat ons betreft het vastleggen van een landelijk ontheffingenbeleid (waarbij ruimte overblijft voor maatwerk op lokaal niveau) te verkiezen boven een apart ontheffingenbeleid per regio / gemeente.

#### **Ad B. De vragen van gemeenten**

13. Bij CE Delft zijn van verschillende gemeenten vragen binnengekomen over de invoering van de nul-emissiezone. Ook is er een aantal vragen naar voren gekomen tijdens het (digitale) overleg tussen verschillende betrokkenen op dinsdag 15 februari 2022. De vragen zijn in bijgevoegd overzicht opgenomen en voorzien van een antwoord.
14. Een aantal vragen gaat specifiek over een gemeentegrensoverschrijdende nul-emissiezone. Het idee daarbij is blijikbaar om de uitvoering en organisatie van die nul-emissiezone bij één van de gemeenten binnen het gebied neer te leggen, bijvoorbeeld doordat één gemeente (te weten: Haarlem) gemandateerd wordt door één of meerdere andere gemeenten binnen dezelfde nul-emissiezone (te weten: Heemstede, Bloemendaal) om onder meer ontheffingen te verlenen. Ook de vragen hierover zijn opgenomen in bijgevoegd overzicht.
15. Tot slot is er nog een aantal vragen binnengekomen over provinciale wegen. Deze zijn als aparte categorie opgenomen in het overzicht.
16. Zie [bijlage i](#) bij deze notitie.

#### **Ad C. Concept model verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone**


17. Om gemeenten concreet op weg te helpen naar de invoering van een nul-emissiezone en het nemen van een verkeersbesluit hiertoe, is een model verkeersbesluit namens B&W van een ongespecificeerde gemeente opgesteld. Het model is bedoeld als startpunt voor het opstellen van een definitief verkeersbesluit en niet bedoeld om zonder meer één op één over te nemen. Bij aanpassing van dit ontwerp zal onder meer rekening moeten worden gehouden met de lokale en dan bestaande juridische situatie alsmede lokale gebruiken bij besluitvorming.
18. Zie [bijlage ii](#) bij deze notitie.

**Ad D. Een high-level stappenplan voor totstandkoming van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone**

19. Op verzoek van een aantal betrokkenen is als bijlage bij deze notitie een beknopt stappenplan voor de invoering van een verkeersbesluit gevoegd. Dit stappenplan is niet bedoeld als uitputtende handleiding. Aangeraden wordt om ten minste rekening te houden met een periode van 2,5 jaar voor het doorlopen van alle stappen.
  
20. Zie bijlage iii bij deze notitie.

## Bijlage i – Q&A

Dit model verkeersbesluit is opgesteld in samenspraak met verschillende gemeenten. Deze gemeenten hebben verschillende vragen gesteld. De antwoorden op deze vragen komen van de juristen van Greenberg Traurig en zijn in onderstaande tabel terug te lezen.

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
I.	Hoe verhoudt het verkeersbesluit voor de nul-emissiezone zich tot de milieuzone dieselloze voertuigen (emissieklasse 4) die nu bestaat?	<ul style="list-style-type: none"><li>• De nul-emissiezone zal gelden voor “bedrijfs- en vrachtauto’s”, terwijl de milieuzone (emissieklasse 4) kan gelden voor één of meerdere van de volgende categorieën: (a) bussen, (b) vrachtauto’s en (c) bedrijfs- en personenauto’s. Van belang is dat er geen apart bord voor personenauto’s dan wel bedrijfsauto’s is (zie borden C22a1 tot en met C22a3).</li><li>• Als gevolg hiervan kan verwarring bij gebruikers ontstaan op dit punt. Dat moet in praktijk worden voorkomen. Daarom is aan te raden hier duidelijkheid over te schaffen in de bebording (hetgeen buiten bereik van deze notitie valt). Overwogen zou kunnen worden om op landelijk niveau (middels wijziging van het RVV 1990) een apart verkeersbord voor personenauto’s bij milieuzones in te voeren (zie ook hierboven).</li></ul>
II.	Hoe worden gemeenten in staat gesteld om per 1-1-2025 een milieuzone voor dieselemissieklasse 5 personenauto’s in te voeren?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Op grond van artikel 86d RVV 1990 kan vanaf 1 januari 2025 onderbord C22a3 (zie afbeelding) onder het milieuzone verkeersbord C22a worden geplaatst. Dit betekent dat de nul-emissiezone voor bedrijfsauto’s geldt.</li></ul> 
III.	Hoe verhoudt het verkeersbesluit voor een nul-emissiezone zich tot een (geografisch) grotere milieuzone?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zoals gezegd, naar onze opvatting kunnen de twee zones (milieuzone en nul-emissiezone) naast elkaar bestaan, omdat de doelgroep van beide zones niet hoeft te overlappen.</li><li>• Bovendien, voor zover dit wel overlapt, de nul-emissiezone kan wat ons betreft gehanteerd worden als een strengere zone binnen de milieuzone. Denkbaar is immers dat binnen een bepaald gebied (bijvoorbeeld: de hele gemeente) alleen bedrijfsauto’s van een bepaalde emissieklasse toegelaten worden en dat in een deel van dit gebied (bijvoorbeeld: het stadscentrum) alleen emissieloze voertuigen toegelaten worden. Dit onderscheid in de zonering zou wel moeten worden gemotiveerd en ook kenbaar moeten zijn voor de weggebruiker.</li></ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
IV.	<p>Indirect zit in de tekst verscholen dat 5,5 maand aankondigingsperiode (obv Rotterdam) bij de milieuzone voldoende werd geacht. Maar kan het ook niet véél eerder? Bijvoorbeeld als het landelijke RVV 1990 is aangepast op basis van het huidige wetgevingstraject eind 2022 of begin 2023? Of is het onverstandig vanwege eventuele latere evaluatie die volgens UAS nog in 2024 gepland zijn? Óf zal die evaluatie eerder betrekking hebben op de (lokale/landelijke) vrijstelling / ontheffingenregeling en niet zozeer het verkeersbesluit sec. (wat ik me ook kan voorstellen). En wat zou het uiterste moment voor het aannemen van een besluit ter invoering van een nul-emissiezone zijn?</p>	<p>(Wij gaan ervan uit dat met “de tekst” de door GT opgestelde juridische handreiking van 29 maart 2019 wordt bedoeld.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Met de periode van 5,5 maand doelen wij op de periode waarin het verkeersbesluit wel al van kracht is, maar nog niet gehandhaafd wordt, zodat burgers kunnen wennen aan de nieuwe regelgeving.</li> <li>• Op grond van het Besluit harmonisatie milieuzones worden voor invoering van een nul-emissiezone benodigde verkeersborden per 1 januari 2025 opgenomen in de bijlage bij RVV 1990. Naar ons inzicht is het daarom niet mogelijk eerder dan die datum een nul-emissiezone in te stellen. Het moet immers voor burgers wel duidelijk kunnen zijn waar de nul-emissiezone van toepassing is (oftewel, er moeten verkeersborden geplaatst worden).</li> <li>• Daarbij kan gedacht worden aan het hanteren van een “wenperiode”. De wenperiode van 5,5 maand werd in het geval van de milieuzone in Rotterdam redelijk geacht (zie ABRvS, 6 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1861, r.o. 12). Een langere periode is wat ons betreft juridisch ook mogelijk. Een kortere periode lijkt ons ook verdedigbaar mits een redelijke termijn wordt gekozen. Mogelijk is het wenselijk dat gemeenten dezelfde termijn voor de wenperiode hanteren. Ook de “wenperiode” kan naar ons idee niet eerder beginnen.</li> <li>• Uiteraard zou dit anders zijn indien het RVV 1990 zou worden aangepast. Daarvoor is, menen wij, echter wel wenselijk dat er sprake is van een uitgewerkt ontheffingenbeleid.</li> <li>• Wij kunnen niet beoordelen of het verstandig is om een bepaalde evaluatie af te wachten, omdat dit geen juridische vraag is (en dus buiten het bereik van deze notitie valt).</li> <li>• Tot slot ter zake timing: het is onmogelijk een precieze timing te noemen, maar er zal in ieder geval rekening moeten worden gehouden met de wettelijke beslistermijnen, eventuele beroepsprocedures, de termijn van invoering na bekendmaking van het verkeersbesluit en de “wenperiode” na invoering van de nul-emissiezone. Om het verkeersbesluit voldoende te onderbouwen, zal ook voldoende tijd moeten worden genomen om (milieu)onderzoeken te laten verrichten. In diezelfde periode kan al worden begonnen met het verzamelen van de belangen van derden, bijvoorbeeld door het organiseren van een consultatie dan wel inspraakmoment of door op andere wijze (zoals met posters) aan te kondigen dat de gemeente bezig is met (de voorbereiding voor) de invoering van een nul-emissiezone.</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Al met al zou naar onze inschatting ten minste 2,5 jaar voorafgaand aan de gewenste inwerkingtreding van de nul-emissiezone zelf moeten worden begonnen met voorbereiding daarvan. In het geval van de milieuzone Rotterdam duurden de bezwaar- en beroepsprocedures na het eerste verkeersbesluit in totaal vervolgens ongeveer 2,5 jaar, van 16 november 2015 tot 6 juni 2018 (waarbij de voorbereidingstijd voor het verkeersbesluit niet is meegeteld).</li> </ul>
V.	<p>Moet verder ook (landelijk) geregeld zijn (en zo ja in welke mate...) voordat het verkeersbesluit genomen kan worden (a) de toelating / handhaving van hybride vracht, (b) (herkenning) buitenlandse voertuigen en (c) vrijstelling/ontheffing niet-bedrijfsmatig gebruik. Of kunnen deze zaken 'weggeschreven' worden via het ontheffingenbeleid.</p>	<p>(a) In artikel 86c RVV 1990 wordt een "emissieloos voertuig" gedefinieerd als: "voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes". Wij zien argumenten om te stellen dat een hybride binnen deze definitie valt, mits deze hybride binnen de zone emissieloos rijdt. Dan is de vervolgvraag hoe gehandhaafd wordt dat een hybride ook daadwerkelijk emissieloos rijdt binnen een nul-emissiezone. Wij kunnen ons voorstellen dat daar op nationaal niveau over nagedacht moet worden (met het oog op harmonisatie). Mogelijk is bijvoorbeeld wenselijk dat de wettelijke definitie van emissieloos voertuig wordt aangescherpt (en zo duidelijkheid over hybrides te schaffen). Wij begrijpen dat een werkgroep van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hieraan werkt.</p> <p>(b) Uit de toelichting op het Besluit harmonisatie milieuzones begrijpen wij dat "het kabinet zich inzet om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen zo snel als kan mogelijk te maken, desnoods via bilaterale afspraken". Hiervoor is, zo lezen wij, het kabinet echter afhankelijk van buurlanden om wijziging in hun wetgeving door te voeren. In een kamerbrief van de Minister voor Milieu en Wonen van 11 november 2019 (t.a.v. de harmonisatie van milieuzones, kenmerk: IENW/BSK-2019/229684) staat dat de verwachting is dat een dergelijk systeem voor Belgische voertuigen in 2020 ingevoerd zou moeten zijn. Wij hebben niet gezien dat dit ook al is gebeurd en hebben begrepen dat hier intern nog aan gewerkt wordt. Tot slot: een buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) kan geen bestuurders staande houden, maar wel handhaven op stilstaande bedrijfs- en vrachtauto's.</p> <p>(c) Op grond van artikel 87 RVV 1990 kan het bevoegd gezag een ontheffing verlenen voor nul-emissiezones. Uit de toelichting op het Besluit harmonisatie milieuzones begrijpen wij dat de Staatssecretaris in gesprek wil gaan met gemeenten en belangenorganisaties over een regeling omtrent vrijstellingen en ontheffingen.</p>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		Vanuit het oogpunt van uniformiteit en gezien het belang van weggebruikers, is wat ons betreft het vastleggen van een nationaal ontheffingenbeleid te verkiezen boven een ontheffingenbeleid per regio / gemeente
VI.	Kunnen verkeersbesluiten geclusterd/getrapt genomen worden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het is ons niet helemaal duidelijk wat met deze vraag wordt bedoeld. In het algemeen kunnen wij ons voorstellen dat het hanteren van een bepaalde fasering bij de invoering van een verkeersbesluit de aanvaardbaarheid daarvan kan verhogen (denk aan het hanteren van een wenperiode, vgl. ECLI:NL:RVS:2018:1861). Uiteraard moet wel gemotiveerd kunnen worden waarom voor een bepaalde fasering wordt gekozen.</li> </ul>
VII.	Is de nul-emissiezone "bruikbaar" in de natura2000/stikstofopgave?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zoals gezegd, een verkeersbesluit mag worden genomen met het oog op de in artikel 2 lid 1 en 2 WVV 1994 genoemde belangen. Wij menen dat verdedigbaar is dat reductie van stikstofdepositie ook kan kwalificeren als "een beperking van door het verkeer veroorzaakte schade voor het milieu" (onder a van lid 2).</li> <li>Ook het in lid 2 onder b van artikel 2 WVV 1994 genoemde "voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden" kan mogelijk als grondslag dienen voor het instellen van een nul-emissiezone. Deze laatste grond diende ook als basis voor het besluit tot invoering van lagere maximumsnelheden op rijksnelwegen (Staatscourant 2019, nr. 71032). Hierbij werd specifiek verwezen naar Natura-2000 gebieden.</li> <li></li> </ul>
Vragen specifiek ten aanzien van een gemeentegrensoverschrijdende Nul-emissiezone		
VIII.	Dient iedere gemeente een eigen verkeersbesluit te nemen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>In beginsel zal B&amp;W alleen voor de eigen gemeente een verkeersbesluit kunnen nemen. Dat betekent niet dat er niet enige afstemming tussen verkeersbesluiten van B&amp;W's van verschillende gemeenten plaats kan vinden.</li> </ul>
IX.	Moet iedere gemeente een eigen ontheffingenbeleid maken of is een gezamenlijk beleid mogelijk?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op grond van artikel 87 RVV 1990 kan het bevoegd gezag een ontheffing verlenen voor een nul-emissiezone, maar er zijn (nog) geen geharmoniseerde ontheffingsregels. Dat betekent dat elke gemeente in het eigen verkeersbesluit zal moeten ingaan op de noodzaak van ontheffingen (en hiervoor beleid zou moeten maken). Wat ons betreft is niet uitgesloten dat dit afgestemd wordt met andere gemeenten. Meest wenselijk is uiteraard als dit (grotendeels) landelijk geregeld is. Zie ook ons antwoord onder vraag V(c).</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overigens zal een ontheffing van de ene gemeente van toepassing zal zijn voor de andere gemeente. Een ontheffing wordt immers op grond van een specifiek verkeersbesluit gegeven.</li> <li>• Landelijke ontheffingen zouden naar ons inzicht na een wetswijziging wel mogelijk zijn.</li> </ul>
X.	Kunnen (bijvoorbeeld) twee gemeenten een andere gemeente mandateren voor het verlenen van ontheffingen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op grond van artikel 10:3 en 10:4 Awb kan een bevoegd gezag een besluit nemen om (een ambtenaar van) kort gezegd een ander bevoegd gezag te mandateren om een besluit te nemen, tenzij de aard van de bevoegdheid zich tegen mandaatverlening verzet. Op voorhand valt naar ons oordeel niet met absolute zekerheid te zeggen of dit hier het geval zal zijn. Wij hebben wel gezien dat in de praktijk mandaatverlening van het ene bestuursorgaan aan het andere plaatsvindt voor verkeersbesluiten (zie bijvoorbeeld: <a href="https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR600708">https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR600708</a>). Dan kan dat naar ons oordeel ook voor ontheffingen ter zake verkeersbesluiten.</li> </ul>
XI.	Hoe dienen de verschillende gemeenten in zo een geval met bezwaar en beroep (tegen ontheffingsbeschikkingen) om te gaan?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor een besluit om wel/geen ontheffing te verlenen: in het geval van een mandaat wordt het besluit nog altijd namens de mandaatgever genomen. Bezwaar zal dus alsnog moeten worden aangetekend bij het bevoegd gezag.</li> <li>• Gemeenten zouden kunnen overwegen een gezamenlijke bezwaarschriftencommissie hiervoor in te stellen. De beslissing op bezwaar zal echter uiteindelijk door (of in ieder geval namens) het bevoegd gezag in kwestie moeten worden genomen.</li> <li>• Overigens, voor handhavingsbeschikkingen: aangezien het instellen van een milieuzone gebeurt op grond van de WVV 1994, is de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv, ook wel "Wet Mulder" genoemd) van toepassing bij handhaving daarvan (en het uitschrijven van handhavingsbeschikkingen). Tegen een "Mulderbeschikking" wordt geen bezwaar gemaakt bij de gemeente waarbinnen de overtreding is begaan, maar beroep ingesteld bij de officier van justitie (artikel 6 Wahv).</li> </ul>
XII.	Welke gemeente mag een overtreding vaststellen? Mag (bijvoorbeeld) een BOA in dienst van de gemeente Haarlem een overtreding buiten de gemeentegrenzen van Haarlem (bijvoorbeeld in	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het betreden van een nul-emissiezone met een bedrijfs- of vrachtauto die emissie kan uitstoten, zal in beginsel beboet worden via een "Mulderbeschikking" welke het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) namens de Minister van Justitie en Veiligheid wordt geïnd.</li> <li>• Toezicht op regels op grond van de WVV 1994 geschiedt door bij amvb aangewezen ambtenaren (artikel 3 Wahv). Politieagenten zijn algemeen</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
	Bloemendaal) vaststellen en beboeten?	<p>opsporingsambtenaar en kunnen op die grond een administratieve sanctie opleggen in geval van overtreding van een regel uit de WVV 1994. Voor hen geldt geen restrictie t.a.v. het grondgebied .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een boa wordt op grond van het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar aangesteld om “op het grondgebied de in de akte vermelde opsporingsbevoegdheden uit te oefenen ter zake van de feiten die in die akte zijn vermeld en daarvan ambtsedig proces-verbaal op te maken” (artikel 2). Op grond van de bijlage bij artikel 1 van de Regeling domeinen buitengewoon opsporingsambtenaar (onder 16, deze regeling is een bijlage bij de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar) kan een boa door de Minister van Justitie en Veiligheid belast worden met opsporing van strafbare feiten in het rijdend verkeer in het kader van milieuzones. Bij beëdiging van een boa wordt aangegeven welke opsporingsbevoegdheid deze heeft en voor welk grondgebied dit geldt (artikelen 18 en 19 Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar). In besluiten waarin boa's werden aangewezen ten aanzien van toezicht op specifieke taken (zoals het domein openbare ruimte, waarbinnen handhaving van de RVV 1990 zich bevindt) hebben wij regelmatig gezien dat Nederland als geheel als grondgebied werd aangewezen.</li> <li>• Indien (bijvoorbeeld) voor de boa's van Haarlem een grondgebied groter dan alleen de gemeente Haarlem (bijvoorbeeld: Nederland) wordt aangewezen, dan kunnen zij naar ons inzicht ook buiten de gemeentegrenzen van Haarlem handhaven.</li> </ul>
Vragen specifiek ten aanzien van de verhouding tot de provincie en provinciale wegen		
XIII.	Moet de provincie een apart verkeersbesluit nemen en hoe zou een dergelijk besluit zich tot een verkeersbesluit van B&W verhouden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja, op grond van artikel 18 WVV 1994 kan het bevoegd gezag alleen een verkeersbesluit nemen t.a.v. de wegen die onder het beheer van dit bevoegd gezag staan (waarbij geldt dat B&amp;W ook een besluit kunnen nemen voor “andere wegen”, die bijvoorbeeld onder beheer van een andere partij staan, zie onder 1 (d) van dit artikel). In principe zullen GS een eigen verkeersbesluit moeten nemen voor provinciale wegen. Mandaatverlening voor verkeersbesluiten geschiedt echter wel al in de praktijk tussen bestuursorganen. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft evenwel benadrukt dat mandaatverlening tussen organen van verschillende bestuurslagen noodzakelijkerwijs slechts bij uitzondering kan worden geacht te zijn toegelaten (14 mei 1998, ECLI:NL:RVS:1998:ZF3426).</li> <li>• Verkeersbesluiten (en dus nul-emissiezones) van GS en B&amp;W kunnen naar ons inzicht naast elkaar</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		bestaan, omdat deze op andere wegen zullen zien (zoals hierboven toegelicht).
XIV.	Zouden provinciale en gemeentelijke verkeersbesluiten eventueel geclusterd / integraal genomen kunnen worden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naar ons inzicht dienen GS en B&amp;W op grond van artikel 18 WVV 1994 een eigen verkeersbesluit te nemen. Dat sluit niet uit dat GS en B&amp;W het aannemen van hun verkeersbesluiten afstemmen, op gelijke wijze motiveren en onderbouwen met dezelfde rapporten. Bovendien kunnen beide verkeersbesluiten onderdeel zijn van hetzelfde pakket aan maatregelen (gebaseerd op gemeenschappelijk beleid).</li> </ul>
XV.	Mag de gemeente handhaven op de provinciale weg en vice versa?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ja, wij verwijzen naar het antwoord onder vraag XII .</li> </ul>
Overige vragen		
XVI.	Stel een particulier huurt een bestelauto op diesel en rijdt daarmee een ZE-zone in en krijgt een boete. Zou hij/zij met succes bezwaar kunnen maken tegen een opgelegde boete met als motivering dat het om particulier gebruik ging? Ik denk van wel. Gaan we die situatie niet heel veel krijgen met heel veel bezwaarschriften tot gevolg?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een bedrijfsauto wordt, zoals toegelicht in randnr. 1 van deze notitie, in het kader van de nul-emissiezone (op grond van artikel 1.1 van de Regeling voertuigen en artikel 86c RVV 1990) gedefinieerd als een "voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor a) het vervoer van goederen, of b) het uitvoeren van andere werkzaamheden", waarbij voertuigen van de categorie N in ieder geval als bedrijfsauto worden aangemerkt en een maximum van 3.500 kg geldt. Wij zien niet dat een uitzondering wordt gemaakt voor voertuigen die voldoen aan deze definitie, maar evenwel niet bedrijfsmatig worden gebruikt.</li> <li>Wij kunnen ons daarnaast, om oneerlijke concurrentie te voorkomen, voorstellen dat het wenselijk is huurbare bedrijfsauto's te behandelen als bedrijfsauto's en niet als auto's van particulieren. Dat zou betekenen dat een verhuurbedrijf zorg moet dragen dat de huurbare bedrijfsauto's de nul-emissiezone binnen mogen, of dat huurders gewaarschuwd worden om dit niet te doen.</li> <li>Vraag is daarnaast aan welke partij de boete zou worden opgelegd. Op grond van artikel 4 lid 2 Wvh wordt een boetebeschikking aan de kentekenhouder verzonden indien niet mogelijk is deze op te leggen aan de betrokken bestuurder. Tenzij dus sprake is van handhaving door een boa, zal de boete naar het autoverhuurbedrijf gaan, die deze weer door zal moeten leggen aan de particulier. Het antwoord op de vraag hangt dus ook weer af van de afspraken tussen huurder en verhuurder.</li> <li>Het informeren van burgers op dit punt kan ons inziens bijdragen aan de juridische houdbaarheid van eventuele boetes.</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
XVII.	Zal een rechter verwijzing naar het Klimaatakkoord en/of de Klimaatwet niet afdoende achten als grondslag voor het aannemen van een besluit tot invoering van een nul-emissiezone? Uitvoering van de Klimaatwet is immers een politieke kwestie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoals in randnr. 5 van deze notitie genoemd en opgenomen in bijlage ii, menen wij dat verwijzing naar de Klimaatwet één van de grondslagen voor een verkeersbesluit kan zijn mits dit wordt ingekaderd in een van de doelen die worden genoemd in artikel 2 WVV 1994. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het voorkomen van gevolgen voor het milieu (artikel 2 lid 2 onder a WVV 1994). Daarnaast zien wij, zoals gezegd, dat in de onderbouwing van het besluit ook aandacht aan lokale, specifieke aspecten zal moeten worden besteed. Daarbij kan bijvoorbeeld ook worden gedacht aan buitenlandse voertuigen. In de grensstreek zal een van de relevante overwegingen zijn hoeveel buitenlandse voertuigen in de zone zijn te verwachten en hoe effectief daarop kan worden gehandhaafd. Indien effectieve handhaving daarop niet mogelijk zou blijken en er een grote hoeveelheid buitenlandse voertuigen te verwachten is, dan zal dit een rol moeten spelen in de overwegingen en zal daarvoor een redelijke oplossing moeten worden gevonden (met name ook ter voorkoming van onredelijke benadeling van nationale partijen). Bij een (aantoonbaar) beperkte hoeveelheid buitenlandse voertuigen kan naar ons oordeel in het verkeersbesluit worden overwogen dat er wel buitenlandse voertuigen te verwachten zijn maar dat de impact daarvan op de zone naar verwachting gering zal zijn.</li> <li>• Tot slot ten aanzien van de verhouding tussen rechter en wetgever: een rechter zal steeds de rechtmatigheid van een besluit beoordelen en die doet dat aan de hand van de wet en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Als het verkeersbesluit in strijd met één van die twee is, kan de bestuursrechter het verkeersbesluit vernietigen.</li> </ul>

## Bijlage ii – Concept model verkeersbesluit

### **Besluit van het college van burgemeester en wethouders van [gemeente]**

1. Het college van burgemeester en wethouders van [gemeente], gelet op:
  - (i) de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
  - (ii) het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
  - (iii) het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
  - (iv) de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
  - (v) de Klimaatwet;
  - (vi) [lokale wet-en regelgeving of beleid].

### **Overwegende**

2. Op grond van artikel 15, eerste lid van de WVW 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
3. Uit het oogpunt van de doelstellingen:
  - (i) [het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVW 1994)]
  - (ii) [het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik (artikel 2 lid 3 sub a WVW 1994)]
4. is het gewenst om in [gemeente] per [datum] een nul-emissie zone in te voeren waarin slechts nul-emissie voertuigen [nadere afbakening voertuigen zoals op grond van de dan geldende categorieën in het RVV 1990] worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355.

### **Motivering**

5. Deze maatregel is bedoeld om de door emissies van voertuigen veroorzaakte overlast te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt

aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen. [lokale uitwerking]

6. [Het doel van het verkeersbesluit is (mede) de verbetering van de leefbaarheid. Dit wordt hierna nader uitgewerkt]
7. De nul-emissie zone van [gemeente] is een ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen binnen een deel van de [gemeente]. Binnen deze nul-emissie zone zal een selectief toelatingsbeleid voor (bedrijfs)voertuigen worden gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen. Het gebied van de nul-emissie zone is weergegeven op de kaart die als bijlage [a] aan dit besluit is gehecht.
8. [Nadere uitwerking invoegen van de belangrijkste kenmerken van de zone]
9. Door het invoeren van de nul-emissie zone worden de doelstellingen van de WVV 1994 zoals eerder genoemd, gediend. Het invoeren van de nul-emissie zone is een van de maatregelen die zijn opgenomen in het Klimaatakkoord. Het is met andere woorden een essentieel onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Daarnaast is het een noodzakelijk en geschikt instrument om het [milieu-/luchtkwaliteitsdoel en leefbaarheidsdoel alsmede reductie van uitstoot van broeikasgassen] te bereiken. De invoering van deze nul-emissiezone past in een breder pakket van maatregelen, onder meer bestaande uit: [maatregelen].

#### *Gunstige effecten voor het milieu en de leefbaarheid*

10. [nadere lokale uitwerking van de voordelen voor het milieu en de leefbaarheid in dit concrete geval. Te denken valt hierbij aan: verminderde uitstoot en geluidsoverlast, verbeterde luchtkwaliteit en leefbaarheid door het terugdringen van broeikasgasuitstoot, prettiger verblijfsgebied, voordelen voor de retail, promoten van het gebruik van elektrische voertuigen, etc.]
11. [Beschrijving (onderzochte) gunstige effecten van het invoeren van de nul-emissie zone en onderbouwing hiervoor, bijv. verkeersonderzoek uitzetten. Bij de beschrijving van de gunstige effecten kan tevens een verwijzing worden gemaakt naar het Klimaatakkoord waarin ook de nodige motivering van de gunstige effecten van deze maatregel is opgenomen.]

#### *Belangen van derden*

12. [Uitwerking van de mogelijke negatieve gevolgen voor derden en hoe deze zich verhoudt tot de positieve effecten van het verkeersbesluit]

13. [Uitwerking van overleg dat in het voortraject heeft plaatsgevonden met de verschillende partijen, wat tijdens die overleggen naar voren is gebracht en mogelijke afspraken die hieruit zijn voortgevloeid. Ook ingaan op de wijze waarop rekening wordt gehouden met de belangen van derden (bijvoorbeeld door mitigatie) en specifieke lokale aspecten.]

14. Het in artikel 24 van de BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de nationale politie, regionale eenheid [gemeente] heeft plaatsgevonden en de politie is akkoord met dit besluit.

#### *Bebording nul-emissie zone*

15. [Toelichting over de te gebruiken bebording met verwijzing naar RVV 1990 met verwijzing naar de kaart]

16. De benodigde bebording zal worden toegevoegd en bestaande bebording voor de milieuzone wordt, voor zover nodig, aangepast aan deze nieuwe situatie.

#### *Handhaving*

17. [Uitwerking van wijze van handhaving, bijv. het inzetten van een ANPR-systeem en opsporingsambtenaren]

#### *Ontheffingsbeleid en hardheidsclausule*

18. [Uitwerking of er wel of niet een specifiek lokaal ontheffingsbeleid zal worden gevoerd met motivering (eventueel naast het nationale ontheffingenbeleid)]

19. Onder verwijzing naar artikel 62 en 87 van het RVV 1990 kan een belanghebbende steeds het [bevoegde gezag, zoals college van burgemeester en wethouders] om ontheffing van het verbodverzoeken. Het college van burgemeester en wethouders zal naar aanleiding van een dergelijk verzoek op basis van alle specifieke feiten en omstandigheden van het desbetreffende geval beoordelen of sprake is van een situatie die zo uitzonderlijk is, dat ontheffing van het verbod gerechtvaardigd is. [Toevoegen eventuele verwijzing naar nationaal ontheffingenbeleid.]

#### *Conclusie*

20. Gezien de in dit besluit uiteengezette motivering weegt het individueel belang van een mogelijk benadeelde [voertuigbezitter/gebruiker] niet op tegen het door de invoering van deze nul-emissie zone gediende zwaarwegende algemene belang van een [verbetering van de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in het belang van de gezondheid van de inwoners en de

bezoekers van de [gemeente] door het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot], te meer nu dit onderdeel is van een breder pakket van maatregelen.

### **Besluit**

21. [het vaststellen van een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen door het plaatsen van bord C22c van hoofdstuk C bijlage 1 bij het RVV 1990, met onderborden (C22c1) waarop is aangegeven voor welke categorie motorvoertuigen deze borden gelden [nadere uitwerking]]
22. [De geslotenverklaring is van toepassing op alle straten die gelegen zijn bij [nadere uitwerking]]
23. Namens het college van burgemeester en wethouders van [gemeente],  
[bezwaar- en beroepsclausule]

**1. Desk study eventuele belangen en reikwijdte nul-emissiezone**

- In zijn algemeenheid is het van groot belang om duidelijk te krijgen welke belangen er spelen. Wat wordt beoogd met invoering van de nul-emissiezone en welke belangen kunnen eventueel geschaad worden?
- Deze stap betreft nog een interne studie. Op grond van wat er bij deze stap naar voren komt, kunnen bij de volgende stappen bepaalde stakeholders, onderzoekers en andere relevante partijen worden betrokken. In dit stadium kan ook alvast nagedacht worden over de eventuele grootte van de nul-emissiezone en eventuele maatregelen die tegelijkertijd kunnen worden genomen om de beoogde bedoelen te behalen.

**2. Vooraankondiging invoering nul-emissie zone en inventarisatie bij stakeholders**

- Het eerste onderdeel van deze stap is dat voor het eerst naar buiten wordt gebracht dat de gemeente voornemens is een nul-emissiezone in te voeren. Dit kan, bijvoorbeeld, door een aankondiging op de website van de gemeente en door het verspreiden van flyers / posters. De informatie zou wat ons betreft ook moeten uitnodigen om “mee te denken” met de gemeente, zodat op die manier een beter beeld kan ontstaan van de mogelijke gevolgen van invoering van een nul-emissiezone.
- In aanvulling op een algemene aankondiging, zou het ook bijdragen om specifieke partijen alvast te benaderen. Hierbij kan gedacht worden aan grote partijen op nabijgelegen bedrijventerreinen met veel logistieke activiteit binnen de beoogde nul-emissiezone. Concreet kunnen voor deze partijen inspraakavonden georganiseerd en communicatiekanalen geopend worden.

**3. Opstellen (milieu)onderzoeken**

- Zoals toegelicht, menen wij dat het verkeersbesluit ondersteund moet worden door technische rapporten waaruit volgt dat de beoogde doelen ook (tot op zekere hoogte) bereikt worden en waarmee andere uitgangspunten voor het verkeersbesluit getoetst kunnen worden. Hierbij kan gedacht worden aan onderzoek naar luchtkwaliteit, verkeersbewegingen, geluidsoverlast en uitstoot van broeikasgassen.
- Met name naar aspecten waar nog onzekerheid over heerst of zaken die specifiek naar voren kwamen bij het overleg met de stakeholders, zou specifiek onderzoek moeten worden gedaan.

**4. Opstellen concept verkeersbesluit**

- In het (concept) verkeersbesluit dienen de resultaten van de onderzoeken (zowel milieutechnisch als naar de betrokken belangen) en de wijze waarop deze meegenomen worden in het besluit, expliciet naar voren te komen.
- In het besluit zou ook duidelijk naar voren moeten komen wat de voorgenomen planning is (inclusief de wenperiode).
- Zie ook bijlage ii bij deze notitie.

#### **5. Vaststellen verkeersbesluit**

- Nadat het besluit op voorgeschreven wijze bekend is gemaakt, zal binnen een termijn van zes weken bezwaar kunnen worden ingediend. In de bezwaarfase kan nog een herstelbesluit worden genomen.
- In het geval de uov wordt toegepast, zou eerst een concept verkeersbesluit ter inspectie bekend moeten worden gemaakt. Zie onder randnrs. 5 tot en met 7 van onze notitie.

#### **6. Treffen voorbereiding invoering nul-emissiezone**

- Naar ons inzicht betreft dit onder meer: plaatsen bebording, creëren bewustwording (zowel in het algemeen als bij specifieke partijen, eventueel door een media campagne), opzetten interne organisatie omtrent ontheffingen, instrueren boa's, etc.

#### **7. Inwerkingtreding nul-emissiezone en eventuele bezwaar- en beroepsprocedures**

- [afhankelijk van of eventuele procedures worden geëntameerd, zie onder randnrs. 5 tot en met 10 ter zake de termijnen en bestuursrechtelijke toets.]

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2

## Memo communicatie Concept Verkeersbesluiten en Ontheffingen

Verkeersbesluiten worden op 31 januari 2024 gepubliceerd

### Communicatie vooraf:

- Brief naar inwoners / bedrijven in zone, 1 week voor publicatie?
  - o Concept brief door 5.1.2e, 1 week controle door groep
  - o Def brief door 5.1.2e
  - o Adressen/post code door 5.1.2e
  - o Verzorgen dupliceren en versturen brief op 19 januari maart door 5.1.2e
- Brief naar eigenaren van voertuigen met grijs kenteken in Nijmegen (gegevens van RDW), 1 week voor publicatie
  - o Concept brief door 5.1.2e, 1 week controle door groep
  - o Def brief door 5.1.2e
  - o Adressen/post code door 5.1.2e
  - o Verzorgen dupliceren en versturen brief op 19 januari door 5.1.2e
- Gemeentelijke site op orde brengen voor publicatie, met mogelijkheden voor geven van een reactie, 1 week voor publicatie
  - o Aanleveren informatie om op site te plaatsen uit groep
  - o Plaatsen van nieuwe informatie door 5.1.2e
  - o
- Verplichte bekendmakingen, op 31 januari (controle met mark of dit kan of dat het een vaste dag in de week is
  - o 5.1.2e

### Tijdens ter inzage fase

- Schriftelijke reactie ontvangen, opvolgen (overzicht aantallen en reacties)
  - o 5.1.2e verzamelt de brieven
  - o 5.1.2e/5.1.2e houden een shortlist bij met ontvangen reacties
- Email reacties ontvangen, opvolgen (overzicht aantallen en reacties)
  - o 5.1.2e volgt de mailbus en houdt aantal reacties bij en verzorgt de juiste archivering
  - o Aantal reacties bundelen in overzicht van brieven 5.1.2e
- Belloket voor mondelingen reactie (wanneer is belloket open, bemensing, wat gaan we vast leggen, wat is minimaal verplicht?)
  - o Voorstel 3 bel moment van 2 uur per week?
  - o Wat moeten we per reactie minimaal vastleggen
  - o Wie beschikbaar voor belloket (voorstel algemeen nummer gemeente, afstemming met balie en wanneer naar wie doorzetten vragen
  - o Bundelen reacties 5.1.2e/5.1.2e
  - o
- Webinars
  - o Inhoudelijk opzetten
  - o Waar kan deze webinar worden gehouden? Is een ruimte van de gemeente geschikt of is extern gaan noodzakelijk
  - o Afstemming met agenda wethouder(s)

- Wie moet aanwezig zijn bij webinar en welke rol heeft een ieder
- Verzorgen van terugkijken en waar maken wij dat bekend?
- Gaan we nog iets doen met vragen / reacties tijdens webinar

**Na sluiting periode (15 maart 2024)**

- Op gemeentelijke site informeren dat is gesloten+ vervolg stappen? Wanneer
- Brief versturen om te informeren hoeveel reacties zijn ontvangen en wat het vervolg traject is?

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

**Aan**

PO Mobiliteit / Wethouder Daemen

**Registratienummer / datum**

/ 20-3-2024

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e

**Extra afschriften voor**

5.1.2e, 5.1.2e

**Onderwerp**

Gesprek staatsecretaris met wethouders ZE-zones op 5 april

**Aanleiding van dit memo**

Staatssecretaris Vivianne Heijnen heeft te kennen gegeven om graag in gesprek te gaan met de wethouders van de gemeenten die per 1 januari 2025 een zero-emissiezone invoeren. In het gesprek wil de staatssecretaris graag van de wethouders horen de invoering verloopt en welke knelpunten worden ervaren. Voor dit overleg staat driekwartier gepland en zijn 17 wethouders uitgenodigd. Dat betekent dat er per wethouder een beperkte tijd is. Wij stellen dan ook voor om knelpunten te benoemen waar wij als gemeente mee te maken hebben.

**Centraal Loket**

Omdat het beoogde centraal loket bij RDW niet op tijd live kan gaan hebben de 4G gemeente aangeboden voorlopig vanuit hun loket voor de milieuzone de diensten aan te bieden waar alle gemeente gebruik van kunnen maken.

Om als gemeente per 1 juli gebruik te kunnen maken van het tijdelijk centraal loket moeten er 2 zaken worden geregeld waar wij gedeeltelijk afhankelijk zijn van de landelijke organisatie

- vaststellen van de legesverordening
- mandatering van het (tijdelijk)Centraal Loket

Voor beide zaken zijn raadsbesluiten nodig die voor het zomerreces afgehandeld moeten zijn.

**Legeskosten**

Particulier bezit van een bedrijfsvoertuig.

Eigenaren kunnen een ontheffing aanvragen en moeten hiervoor informatie aanleveren zodat getoetst kan worden of het hier daadwerkelijk om prive gebruik gaat. Deze ontheffing is ontstaan omdat de voorgenomen wijze van handhaven (ANPR-camera's en bevraging RDW database) geen onderscheid kan maken in prive of zakelijk vervoermiddel.

De discussie gaat er nu over of het redelijk is om deze groep legeskosten te laten betalen voor deze handelingen omdat het systeem niet toereikend is. Als er geen legeskosten worden geheven ontstaat er een groot gat in de dekking van het centraal loket.

Voorstander dat I&W deze kosten voor zich gaat nemen omdat zij de wijze van handhaven hebben voorgeschreven?

Hoe legesverordening vaststellen als dit nog niet is beslecht

**Netcongestie**

## **Memorandum**

Op dit moment is er nog geen goede regeling /ontheffing indien er voor bedrijven geen/onvoldoende laadcapaciteit aanwezig is.

### **Uitvoering proces bij aanvraag ontheffing op basis van hardheidsclausule en financiële draagkracht**

Laatste informatie is dat vanuit het RDW een extern bureau wordt gecontracteerd die de eerste toetsing gaat doen van de aanvragen. Het dossier wordt vervolgens aangeboden aan gemeente die op basis van deze informatie een besluit moeten nemen. Op dit moment is niet helder welke informatie er in dit dossier wordt opgenomen en welke handelingen er nog worden verwacht van de gemeente. Wij moeten ons erop voor kunnen bereiden dat per 1 juli een team aanwezig is die deze aanvragen kan afhandelen.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

Bedrijfsnaam	type organisatie	contactpersoon	mailadres
Huis voor Binnenstad	belangenvereniging	5.1.2e [redacted]	5.1.2e [redacted]@huisvoordebinnenstad.nl
TPN West	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:bedrijvenvereniging@tpnwest.nl">bedrijvenvereniging@tpnwest.nl</a>
Bijsterhuizen	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:info@bijsterhuizenwijchenoost.nl">info@bijsterhuizenwijchenoost.nl</a>
Binnenstadservice Nijmegen	dienstverlener logistiek	5.1.2e [redacted]	5.1.2e [redacted]@binnenstadservice.nl
ECN	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	info@ecnijmegen.nl
BZN	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:parkmanager@bnznijmegen.nl">parkmanager@bnznijmegen.nl</a>
OndernemersPunt Nijmegen	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:ondernemerspunt@nijmegen.nl">ondernemerspunt@nijmegen.nl</a>
KHN	afdeling Nijmegen	5.1.2e [redacted]	
<a href="#">Nyma Makers Plaats</a>	bedrijfscentrum	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:info@nymamakersplaats.nl">info@nymamakersplaats.nl</a>
<a href="#">De Vasmin Nijmegen</a>	bedrijfscentrum	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:info@lingotto.nl">info@lingotto.nl</a>
<a href="#">Bedrijvencentrum Groenestraat</a>	bedrijfscentrum	5.1.2e [redacted]	5.1.2e [redacted]@bcgnijmegen.nl
<a href="#">Wibeco Vastgoed</a>	bedrijfscentrum	5.1.2e [redacted]	5.1.2e [redacted]@wibeco.nl
Waal sprong	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:info@ondernemersverenigingwaalsprong.nl">info@ondernemersverenigingwaalsprong.nl</a>
Logistics Valley Regio Nijmegen	triple helix samenwerking Logistiek	5.1.2e [redacted]	<a href="mailto:info@logisticsvalley-regionijmegen.nl">info@logisticsvalley-regionijmegen.nl</a>
VNO NCW	werkgevers belangenvereniging	5.1.2e [redacted]	5.1.2e [redacted]@vno-ncwmidden.nl
Novio Tech Campus	bedrijfscentrum	5.1.2e [redacted]	5.1.2e [redacted]@noviotechcampus.com
Winkelssteeg	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted]	parkmanager@dewinkelsteeg.nl
Winkelssteeg	bedrijvenvereniging	5.1.2e [redacted] (voorzitter)	5.1.2e [redacted]@planet.nl

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

**Aan**

Wethouder Daemen

**Registratienummer / datum**

/ 15 april 2024

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e

**Extra afschriften voor**

5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

**Onderwerp**

Ingediende zienswijzen en afhandeling

1. Indicatie geven van de zienswijzen die zijn ontvangen en een inschatting of de planning nog realistisch is.

**Afhandeling zienswijzen**

Er zijn meer zienswijzen ingediend dan wij van te voren hadden ingeschat. Wel betreft het veel dezelfde soort zienswijzen, dat helpt bij het beantwoorden hiervan. Wij verwachten daarom nog steeds conform de voorgestelde planning de ambtelijke beantwoording op te leveren.

<b>Wat</b>	<b>Wanneer</b>
Sluiting zienswijzeprocedure	28-03-2024
PO: Indicatie geven van de zienswijzen die zijn ontvangen, inschatting of de planning nog realistisch is	15-04-2024 (+2 weken)
PO: Ambtelijke concept beantwoording zienswijzeprocedure met raadsbrief	13-05-2024 (+4 weken, min vrije dagen)
Collegebesluit + raadsbrief versturen	21-05-2024 (laatste mogelijkheid voor zomerreces)
Inspraak en gespreksronde raad	26-06-2024
Besluitronde	03-07-2024

**Tekstvoorstel voor update aan de raad**

Er zijn 232 zienswijzen geregistreerd. Dit zijn er meer dan wij van te voren hadden ingeschat. Wel betreft het veel dezelfde soort zienswijzen, dat helpt bij het beantwoorden hiervan. Wij verwachten daarom nog steeds op 13-05-2024 de ambtelijke concept beantwoording van de zienswijzeprocedure te kunnen delen.

**Ingediende zienswijzen**

Op 28 maart 2024 is de termijn gesloten voor het indienen van een zienswijze op het ontwerpverkeersbesluit en ontheffingen voor de zero-emissiezones stadslogistiek (ZES).

Op dit moment zijn er 232 zienswijzen geregistreerd. Mogelijk loopt het aantal nog oploopt als ook alle schriftelijk ingediende zienswijzen zijn ontvangen.

Bij het doornemen van de ingebrachte zienswijzen zijn de volgende zaken opgevallen:

1. Er zijn 15 positieve reacties ontvangen op de invoering van de ZES;
2. Er zijn 17 zienswijzen ingediend die niet ontvankelijk zijn;
3. Er zijn 200 zienswijzen ingediend die van een reacties moeten worden voorzien.

## Memorandum

### Ad 1

Onder de 15 positieve reacties zijn er ook verschillende vragen en zorgen over de praktische uitvoering van de ZES. Het merendeel van deze zorgen en vragen komen ook aan bod bij andere zienswijzen en zullen we dan ook bij de afhandeling gaan voorzien van een antwoord.

### Ad 2

In de eerst schifting zitten 17 zienswijzen die geen relatie hebben met het ontwerp-verkeersbesluit of de ontheffingen. Deze groep kan nog groter worden als de lijst is gescreend door juridische zaken. De eerste indruk is dat vanuit de wijk Heijendaal veel reacties zijn ontvangen over de huidige verkeerssituatie in de wijk die niet tevredenstellend is. Hoewel voor de afhandeling van de zienswijzen hier geen reactie op gegeven hoeft te worden gaan wij deze informatie delen met Duurzaam Bereikbaar Heijendaal. Zo kan er wel naar bewoners gereageerd worden op de vragen en zorgen die wij hebben opgehaald.

### Ad 3

De zienswijzen die wel in behandeling worden genomen hebben een aantal onderwerpen waar veelvuldig een zienswijze voor is ingediend. Te weten:

- Kermisbranche en ambulante handel; ze zien graag een algemene ontheffing;
- Binnenvaart; ze maken zich zorgen over hoe auto's op de schepen kunnen komen en hoe de bevoorrading plaats kan vinden;
- (Kleine) Ondernemers en zelfstandigen in de zone; betaalbaarheid van de voertuigen;
- Inwoners in de zone; of zij nog wel alle diensten thuis kunnen ontvangen;
- Bewoners rondom Heijendaal; vrezen voor (grote) toename van verkeersbewegingen buiten de zone

Daarnaast zijn er meerdere zienswijzen ingediend waaruit op te maken is dat bezwaarmaker niet goed op de hoogte is van de maatregelen, overgangsregeling of ontheffingen.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

**Aan**

Wethouder C. Daemen

**Registratienummer / datum**

- / 30 september 2024

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e , 5.1.2e

**Extra afschriften voor**

5.1.2e , 5.1.2e , 5.1.2e

**Onderwerp**

Annotatie bestuurlijk overleg met Staatssecretaris Chris Jansen m.b.t. zero-emissiezones

**Aanleiding**

- Op 4 oktober 2024 vindt op verzoek van de staatssecretaris een bestuurlijk overleg plaats met de gemeenten die in 2025 een zero-emissiezone invoeren.
- Tijdens het overleg wordt een ronde langs de gemeenten gedaan voor
  - a. Een reflectie op het regeerprogramma
  - b. Het benoemen van eventuele zorgen
- Daarnaast wordt het oprekken van de boetevrije waarschuwingsperiode van 4 maanden besproken.

In dit memo wordt de context van dit overleg beschreven en de ambtelijke lijn voor de agendapunten.

**Context van het overleg**

- Aanleiding is het regeerprogramma waarin staat dat het kabinet wil ‘bezien op welke manieren het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld’.
- Eén van die manieren zou een wetwijziging zijn, maar dat duurt circa anderhalf jaar. De staatssecretaris zal dit naar verwachting daarom niet in gang zetten.
- Hij gaat nu eerst elke gemeente verzoeken om de invoering uit te stellen. Dit is de reden voor het overleg.
- Een andere vraag is of de boetevrije waarschuwingsperiode van 4 maanden kan worden verlengd en hoe de gemeenten hier in staan.
- Het overleg is met spoed gepland vanwege het commissiedebat op 17 oktober.

**Ambtelijke lijn landelijk**

- Het lijkt erop dat 11 van de 14 gemeenten aanwezig zijn bij het overleg. Er is geen signaal ontvangen dat deze gemeenten naar uitstel neigen, integendeel. De meesten hebben al een verkeersbesluit genomen (waaronder Nijmegen) en zetten vol in op een succesvolle invoering.
- Landelijk streven de gemeenten naar harmonisering wat betreft de waarschuwingsperiode. De meesten houden vast aan 4 maanden, ook omdat zij later dan 1 januari de zone invoeren. Ook zou een verlenging van de waarschuwingsperiode voor (nog) meer ruis en verwarring zorgen rondom de invoering. Voor de gemeenten die een langere periode hanteren (waaronder Nijmegen) is deze keuze gemaakt omdat er een kortere periode zit tussen het aan kunnen vragen van de gemeentespecifieke ontheffingen en de invoering van de zone.
- Wat betreft de tekst uit het regeerakkoord is de landelijke ambtelijke lijn als volgt:
  - *“Het kabinet vindt het belangrijk dat de binnensteden voor ondernemers bereikbaar blijven. Bezien wordt op welke manier het instellen van zero-emissiezones kan worden uitgesteld,*

*onder andere om uitzonderingen voor bijvoorbeeld ondernemers landelijk te kunnen regelen (standaardiseren)."*

Reactie gemeenten: Voor de invoering van de ZES is een langdurig proces doorlopen met veel stakeholders. Er is al veel geïnvesteerd door ondernemers, aanbieders, leveranciers. De besluiten zijn al lang genomen, en we houden hieraan vast omdat we een betrouwbare overheid willen zijn. Er zijn veel overgangsregels, uitzonderingen en er is een waarschuwingsperiode. We harmoniseren zoveel als mogelijk.

- *"We streven naar een uniform toegangsregime en bebording van deze zones, rekening houdend met ondernemers die gefaseerd overstappen op een elektrisch voertuig. De instelling van zeroemissiezones blijft een gemeentelijk besluit. Eind 2024 maken we hierover afspraken met partijen en leggen die vast in een nieuw convenant."*

Reactie gemeenten: Oproep vanuit ambtenaren van I&W om zo snel mogelijk te besluiten over de bebording, in lijn met het regeerakkoord. Het lijkt erop dat dit halverwege 2025 gereed is en de nieuwe borden besteld kunnen worden. De vraag is nog wat dit betekent voor gemeenten en hoe dit praktisch aangepakt moet worden.

Het 'convenant' is de nieuwe Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones. Deze zal door alle partijen vóór 1 januari ondertekend worden. Zie de bijlage voor de definitieve versie welke de besluitvormingsprocessen in zal gaan.

#### **Ambtelijke lijn Nijmegen**

- Nijmegen houdt vast aan de landelijke lijn wat betreft de reactie op het regeerprogramma.
- Voor Nijmegen geldt ook dat de onduidelijkheid rondom het verkeersbord zo snel mogelijk opgelost moet worden, zodat aan de praktische uitvoering gewerkt kan worden.
- In Nijmegen is (n.a.v. een raadsnotie) de boetevrije waarschuwingsperiode reeds opgerekt naar 1 augustus 2025. De reden hiervoor is om ondernemers een redelijke termijn te geven voor het aanvragen van een ontheffing en om na toekenning of afwijzing nog nodige voorbereidingen te kunnen treffen. Door een waarschuwingsperiode van 7 maanden op te nemen vallen ook de Vierdaagsefeesten hierin. Volgend jaar kan dus beschouwd worden als een 'proefjaar' waarin alle ondernemers en logistieke diensten al zoveel mogelijk aan de toegangseisen moeten voldoen, zodat knelpunten beter zichtbaar worden.
- Belangrijk punt is dat de nieuwe Uitvoeringsagenda door alle partijen (Rijksoverheid, gemeenten, belangenorganisaties, brancheverenigingen) ondertekend wordt. Dit is het duidelijkste signaal van een gezamenlijke aanpak en afstemming.

#### **Bijlage**

- Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

**Aan**

Wethouder C. Daemen

**Registratienummer / datum**

-

**Opgesteld door, telefoonnummer**

5.1.2e, 5.1.2e

5.1.2e, 5.1.2e

**Extra afschriften voor**

5.1.2e, 5.1.2e

**Onderwerp**

Deelname Centraal Loket zero-emissiezones stadslogistiek

**Aanleiding**

Op 20 juni 2023 heeft de gemeente Nijmegen de Intentieovereenkomst Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones (ook: zero-emissiezones) getekend. Doel van deze overeenkomst is:

- Om zo spoedig mogelijk maar uiterlijk 1 juli 2024 te komen tot een Centraal Loket dat namens gemeenten ontheffingen zal verlenen voor de zero-emissiezones.
- Uniformiteit te bewerkstelligen met betrekking tot het afhandelen van ontheffingsaanvragen via het Centraal Loket.
- Zoveel mogelijk geharmoniseerde gemeentelijke beleidsregels nul-emissiezone vast te stellen.
- Voor het realiseren en beheren van het Centraal Loket opdrachtgeverschap vorm te geven tussen gemeenten, Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) en het ministerie van I en W, naar aanleiding van de Uitvoeringstoets door de RDW;
- Gezamenlijke afspraken te maken over welke ontheffingsaanvragen voor de in de uitvoeringstoets getoetste ontheffingen door het Centraal Loket behandeld worden;
- Ontheffingen op te nemen in een centraal register en deze te ontsluiten richting handhavende instanties.

Met het bijgevoegde collegevoorstel worden de documenten voorgelegd die door gemeente Nijmegen vastgesteld moeten worden voor deelname aan het Centraal Loket. Dit zijn het definitieve verkeersbesluit, de beleidsregels ontheffingen en de overeenkomsten en mandaten voor de deelname aan het Centraal Loket. Ook moet de gemeentelijke legesverordening gewijzigd worden. Dit is een raadsbesluit en wordt met een apart college- en raadsvoorstel voorgelegd ter vaststelling.

In dit memo is aanvullende informatie opgenomen met betrekking tot het bestuurlijke proces en de te ondertekenen documenten.

**Vaststellen definitieve verkeersbesluit**

Voor het vaststellen van een verkeersbesluit is in principe geen goedkeuring van het college verplicht. Gezien de vele reacties op het ontwerp-verkeersbesluit en het feit dat er wijzigingen zijn gemaakt stellen wij voor om het definitieve besluit toch ter goedkeuring aan het college aan te bieden.

In beslispunt 1 van het collegevoorstel wordt aan het college gevraagd om het verkeersbesluit vast te stellen. Aangezien dit in principe niet verplicht is kunnen wij er ook voor kiezen om de publicatie van het verkeersbesluit ter kennisname mee te geven. **Vraag:** Welke formulering heeft de voorkeur?

## Memorandum

### *Wijzigingen ten opzichte van ontwerp-verkeersbesluit*

In februari 2024 is het ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Hierop zijn 232 reacties gekomen. De vragen en reacties die relevant zijn voor het besluit zijn behandeld in de nota van beantwoording die is opgenomen als bijlage van het verkeersbesluit. De wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit zijn:

- het opnemen van een algemene ontheffing voor ambulante handel als lokale ontheffing;
- dat netcongestie een reden kan zijn voor een ontheffing op basis van de hardheidsclausule. We sluiten ons hiermee aan bij landelijk beleid.

Tijdens de politieke avond op 3 juli zijn er 2 moties aangenomen over de invoering van de zero-emissiezones stadslogistiek (ZES). Het gaat om een algemene ontheffing voor kermisvoertuigen en het verlengen van de gedoogperiode na invoering van 4 naar 7 maanden. Deze moties hebben geen invloed op het verkeersbesluit maar richten zich op het onderdeel ontheffingen en het handhavingsplan voor de ZES. De wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit zijn:

- het opnemen van een ontheffing voor kermisvoertuigen in verband met een evenement.

Een derde motie, met betrekking tot woon-werkverkeer als reden voor ontheffing op basis van de hardheidsclausule, heeft een gelijk aantal stemmen voor en tegen gekregen. Naar verwachting wordt deze motie bij de volgende besluitronde wel aangenomen. Voor de uitvoering van deze motie is echter geen wijziging van het ontheffingenbeleid nodig aangezien een ontheffing op basis van de hardheidsclausule reeds is opgenomen. Voor de beoordeling van de ontheffing is het van belang dat intern de voorwaarden voor een ontheffing duidelijk zijn. Hier wordt momenteel aan gewerkt.

In het verkeersbesluit zelf zijn enkel technische aanpassingen gedaan aan de zone Hof van Holland. Dit betreft een kleine correctie ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit omdat de begrenzing niet geheel in overeenstemming was met eerdere afspraken over de afbakening van de zone. Verder zijn in het verkeersbesluit enkele aanvullende overwegingen opgenomen met betrekking tot de verwerking van de zienswijzen.

### *Handhavingsplan*

Voor de invoering van de ZES wordt een handhavingsplan opgesteld, met goedkeuring van justitie. In het handhavingsplan wordt beschreven op welke wijze controle wordt uitgevoerd op de zonering en welke gedoogperiode wordt gehanteerd.

In de begroting van het project is financieel geen rekening gehouden met een langere gedoogperiode. Bij het opstellen van een handhavingsplan moet dit wel meegenomen worden, zodat de kosten binnen het budget blijven. In de praktijk betekent dit dat een bepaald aantal keer gedurende de gedoogperiode een brief zal worden gestuurd naar alle overtreders. Hiermee wordt voorkomen dat overtreders elke keer een waarschuwingsbrief ontvangen en de kosten te hoog oplopen.

### **Lokale ontheffingen**

Naast de landelijk vastgestelde ontheffingen (in totaal 10) heeft iedere gemeente de mogelijkheid om lokale ontheffingen toe te voegen. Deze ontheffingen gelden alleen voor die gemeente en moeten ook bij die gemeente worden aangevraagd. De gemeente Nijmegen heeft twee lokale ontheffingen opgenomen, namelijk een ontheffing voor ambulante handel en voor kermisvoertuigen. Deze ontheffingen zijn opgenomen in de beleidsregels ontheffingen. De leges voor het innen van deze ontheffingen zijn opgenomen in de legesverordening. Voor het verlenen van deze ontheffingen wordt geen gebruik gemaakt van het Centraal Loket.

### **Legesverordening**

Voor het verkrijgen van een ontheffing zijn leges verschuldigd. De kosten van de leges voor de landelijke ontheffingen zijn berekend door de RDW. Uitgangspunt hierbij is dat de opbrengsten van de leges de kosten van het Centraal Loket dekken.

De kosten voor de gemeentelijke ontheffingen zijn bepaald in overleg met de collega's die deze ontheffingen moeten beoordelen en afgeven. Ook hier is het uitgangspunt dat de kosten voor het afgeven van de ontheffingen overeenkomen met de legeskosten.

De legesverordening heeft de langste doorlooptijd en bepaald dan ook wanneer gemeente Nijmegen kan deelnemen aan het Centraal Loket. Voor het vaststellen van de legesverordening is namelijk een raadsbesluit nodig. Het betreffende college- en raadsvoorstel is tijdens het PO van 19 augustus behandeld en ingediend voor de collegevergadering van 27 augustus. Hierin is opgenomen dat voor dit voorstel een fatale termijn geldt en de gewijzigde legesverordening zo snel mogelijk, uiterlijk in oktober, moet worden vastgesteld.

Voor nu wordt gekoerst op deelname aan het loket vanaf 10 oktober 2024, na vaststelling door de raad op 9 oktober 2024.

### **Overeenkomsten en mandaten voor het deelnemen aan het Centraal Loket**

Momenteel wordt het Centraal Loket georganiseerd door de gemeente Amsterdam. In de overeenkomsten en mandaten zijn de afspraken vastgelegd over de diensten die de gemeente Amsterdam zal verlenen aan Gemeente Nijmegen en de voorwaarden waaronder Nijmegen deze diensten kan afnemen.

De volgende documenten moeten door de gemeente worden vastgesteld:

- Mandaatbesluit ontheffingen nul-emissiezone Nijmegen
- Dienstverleningsovereenkomst centraal loket 1.0 zero-emissiezone
- Dienstverleningsovereenkomst zonder aanspraak op loon centraal loket 1.0 zero-emissiezone
- Aanwijzingsbesluit heffings- en invorderingsambtenaar centraal loket nul-emissiezone

#### *Mandaat besluit*

Met het mandaat besluit geeft het college van de gemeente Nijmegen een machtiging aan het college van de gemeente Amsterdam voor het verlenen van ontheffingen in het kader van het verkeersbesluit zero-emissiezones.

#### *Dienstverleningsovereenkomst Centraal Loket*

In deze overeenkomst zijn de afspraken vastgelegd over de diensten die gemeente Amsterdam zal verlenen aan gemeente Nijmegen en de voorwaarden waaronder de gemeente deze diensten kan afnemen. Het doel is een uniforme en efficiënte afhandeling van ontheffingsaanvragen voor zero-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's op grond van het ontheffingenbeleid.

#### *Dienstverlening overeenkomst zonder aanspraak op loon*

In deze overeenkomst wordt geregeld dat de gemeente Amsterdam geen kosten in rekening mag brengen voor de geleverde diensten.

#### *Aanwijzingsbesluit heffings- en invorderingsambtenaar Centraal Loket*

Normaal worden de handelingen voor het belasten en invorderen van de leges toegewezen aan een ambtenaar van de gemeente Nijmegen. Omdat alle handelingen voor de ontheffingen zijn gemandateerd naar het Centraal Loket moet ook deze handelingen bij het loket worden belegd. Dit besluit regelt dit.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

# Kennissessie Verkeersbesluit- en Zienswijzenprocedure SPES

Dinsdag 28 maart 2023



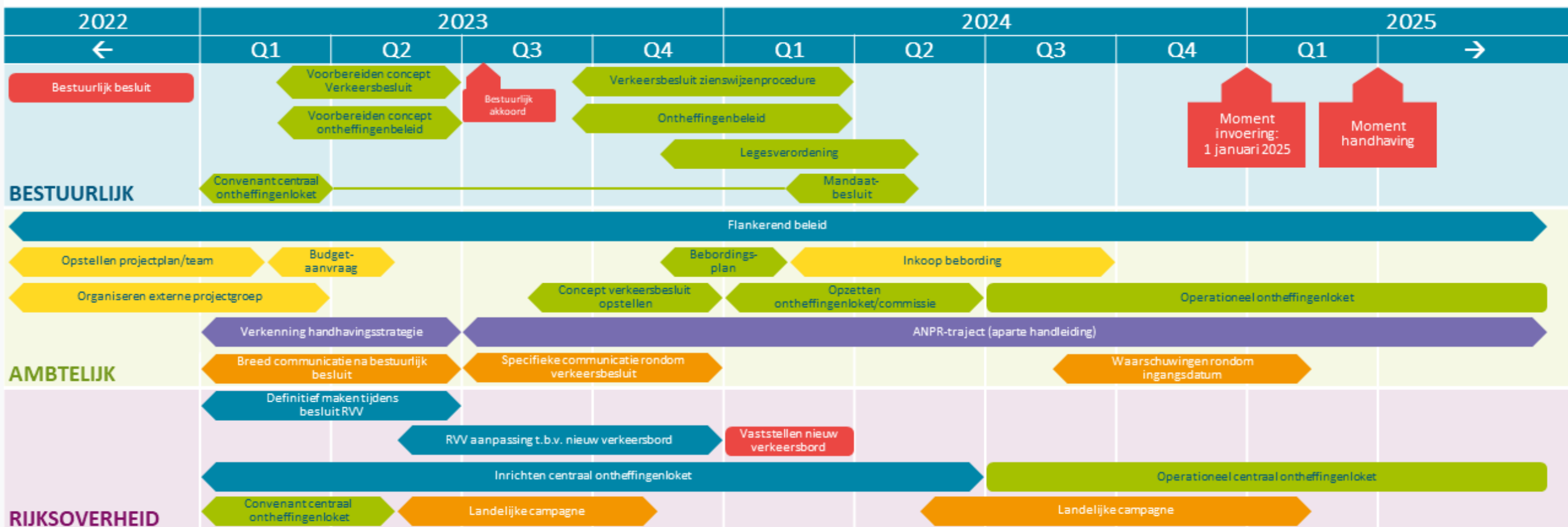
# Inhoudsopgave

13.00	Welkom	
13.10 – 13.15	Stappenplan	- 5.1.2e
13.15 – 14.05	Onderbouwing verkeersbesluit	- 5.1.2e
	Procedure rondom verkeersbesluit	- 5.1.2e
	Reflectie vanuit juridisch oogpunt	- 5.1.2e
14.05 – 14.30	Vragen en discussie	- 5.1.2e
14.30	Einde digitale sessie	

# Stappenplan



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK



**TOELICHTING**  
Dit schema geeft de stappen weer die relevant zijn om tot de invoering van een ZE-zone te komen. Het schema gaat uit van 1 januari 2025 als ingangsdatum. Bij een latere ingangsdatum schuiven de momenten door.



# Planning RVV en ontheffingenbeleid landelijk

- Per 1 juli definitief RVV (met huidige bord)
- Voor de zomer 95-100% versie van ontheffingenbeleid
- Dus na de zomer starten met verkeersbesluitprocedure
- Per 1-1-2024 wordt nieuw (meer toekomstbestendig) bord gepubliceerd
- Dat moet verwerkt worden in definitief verkeersbesluit van gemeente

# Onderbouwing Verkeersbesluit

- Afweging tussen verkeersbelangen en nadelige gevolgen voor getroffen
- Verkeersbelangen: onder meer gevolgen voor het milieu
- Getroffenen: betrokkenen die gevolgen ondervinden van het verkeersbesluit

# Voorlopige uitkomsten minimale onderbouwing Verkeersbesluit

Drie scenario's

1. Niets berekenen en verwijzen naar Klimaatakkoord:  
Zeer risicovol, wel mogelijkheid om motiveringsgebrek te herstellen
2. Verwijzen naar studies van soortgelijke gemeenten:  
Moet kunnen, maar lastig te bepalen welke vergelijkende gemeente
3. Studie zoals bij milieuzones:  
Meest veilig.

# Procedure rondom verkeersbesluit

1. Reguliere bezwaar en beroepsprocedure
2. Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (UOV)
3. Hybride variant: informele inspraak, bezwaar en beroep

# 1. Regulier Verkeersbesluit (1/2)

- Publicatie van (definitief) verkeersbesluit + ontheffingenbeleid
- Daarin uiteraard wel belangenafweging opnemen
- Tegen verkeersbesluit is bezwaar mogelijk, tegen ontheffingenbeleid niet
- Na publicatie 6 weken bezwaartermijn
- Na eventuele afwijzing bezwaar, beroep bij rechter mogelijk

# 1. Regulier Verkeersbesluit (2/2)

- Voordelen:
  - Korte doorlooptijd (6 weken)
  - Bezwaar en beroep heeft geen opschortende werking
  - Soms wel als om een voorlopige voorziening wordt gevraagd (kort geding)
- Nadelen:
  - In welke mate zijn de belangen in kaart gebracht?
  - Indien niet goed, dan verlies je maanden
  - Bezwaarafhandeling mogelijk veel werk

## 2. UOV: Zienswijze procedure (1/3)

- Concept verkeersbesluit en ontheffingenbeleid worden ter inzage gelegd;
- Ontheffingenbeleid zo concreet mogelijk, maar schets mag ook;
- Na ter inzage legging 6 weken reactie termijn  
Ook van mensen die het eens zijn met beleid (!)
- Ook mogelijkheid om mondeling zienswijze in te dienen
- College van B&W moet hier akkoord op geven ->

## 2. UOV: Zienswijze procedure (2/3)

- Daarna opstellen Nota van Beantwoording (verwerking van zienswijzen is echter vormvrij!);
- Nota van Beantwoording wordt samen met definitief verkeersbesluit en ontheffingenbeleid gepubliceerd

## 2. UOV: Zienswijze procedure (3/3)

- Voordelen:
  - Belangen worden uitgebreid in kaart gebracht, voor het verkeersbesluit definitief wordt;
  - Direct beroep
- Daarmee heeft zienswijzeprocedure aan de voorkant veel werk en lange doorlooptijd, maar wel gedegen en minder werk achteraf.

## 3. Hybride: Informele inspraak + bezwaar en beroep (1/2)

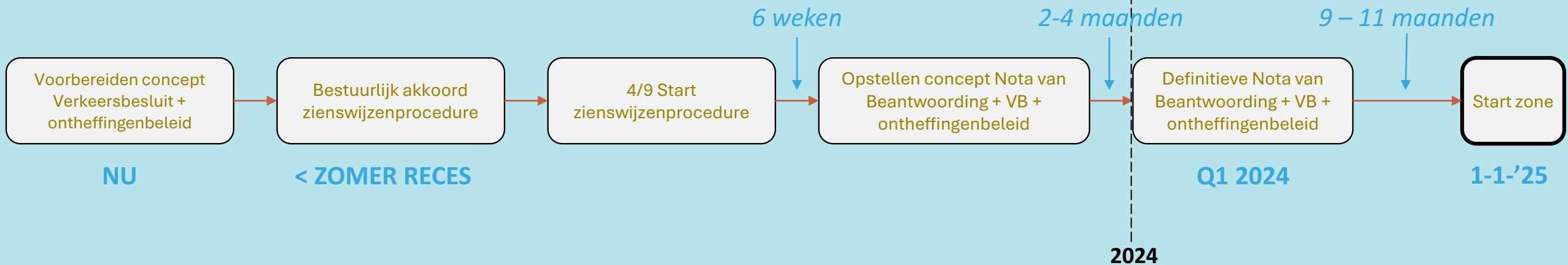
- Is hybride vorm
- Inspraak organiseren (bijvoorbeeld met inspraakavonden, mail laten sturen)
- Vervolgens met reguliere bezwaar- en beroepsprocedure

## 3. Hybride: Informele inspraak + regulier verkeersbesluit (2/2)

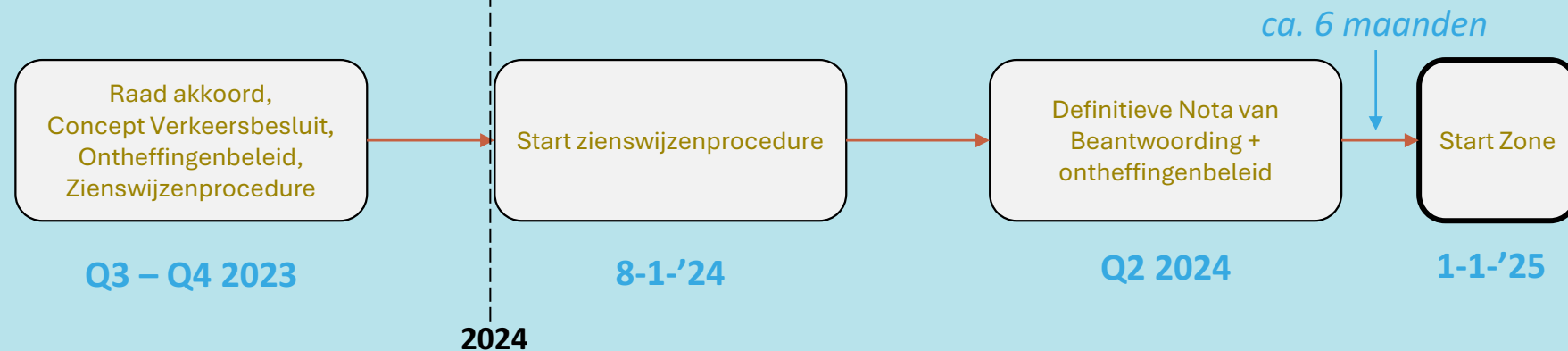
- Minder betrokkenheid van B&W (geen akkoord op zienswijzeprocedure en geen Nota van Beantwoording)
- Mate van inzicht in spelende belangen is afhankelijk van inrichting inspraak;
- Na verkeersbesluit bezwaarprocedure en beroep mogelijk
- Daarmee aan de voorkant iets minder zwaar, maar achteraf mogelijk wel meer werk

# Planning

## Voorkeur



## Mogelijk, maar met meer risico



# Analyse voorbeelden onderscheidbaar op

- Participatie
  - Betrekken van burgers en ondernemers
  - Inschakelen van extern bureau
- Aantal zienswijzen
- Verslaglegging zienswijzen
- Doorlooptijd
- Tijdsinspanning
- Mogelijkheid tot indienen

# Organisatie zienswijzenprocedure

		Participatie	Aantal zienswijzen	Verslaglegging	Mogelijkheid tot indienen	Kenbaar gemaakt door/ gepubliceerd in
Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure (UOV)	<b>Amsterdam</b> Milieuzone	7 inloopavonden, voor 'iedereen'	234	<u>Nota van Beantwoording</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitaal via webformulier</li> <li>• Per post</li> <li>• Mondeling tijdens inloopavonden</li> </ul>	Via Nota van Beantwoording
	<b>Haarlem</b> Milieuzone	1 digitale informatieavond, 3 deelnemers	9	<u>Nota van Beantwoording</u> <u>Inspiraakbijdragen</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schriftelijk</li> <li>• Mondeling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het Gemeenteblad</li> <li>• Website van Haarlem,</li> <li>• Advertentie in huis-aan-huisbladen en</li> <li>• Fysiek ter inzage in Publiekshal Raakspoort.</li> <li>• Actieve benadering specifieke doelgroepen</li> </ul>
	<b>Drechterland</b> Terugdringen vrachtverkeer		22	<u>Nota van zienswijzen:</u>		
	<b>Den Haag</b> Milieuzone brom- en snorfietsen	Gesprekken met verschillende stakeholders	103	<u>Nota van beantwoording</u> <u>zienswijzen</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Post</li> <li>• Digitaal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeentelijke website</li> <li>• Advertenties in huis-aan-huis bladen</li> <li>• Dealers van brom- en snorfietsen (posters en flyers).</li> </ul>
	<b>Utrecht</b> Snorfiets naar de rijbaan	Onbekend	812	<u>Nota van beantwoording:</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitaal via webformulier</li> <li>• Telefonisch</li> <li>• Per post</li> </ul>	
Hybride vorm	<b>Ermelo</b> Openstelling Pr. Hendriklaan	1 werkgroep, 3 bewonersavonden en 1-op-1 gesprek	7	<u>Nota van beantwoording</u> <u>zienswijzen</u>		

# Vragen?





ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

# Einde kennissessie

Meer informatie?

[www.opwegnaarzes.nl](http://www.opwegnaarzes.nl)



# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2

# Zero Emissiezone Stadslogistiek campus Heijendaal 31/1/2013



# Agenda

- Voorstelrondje
- Inleiding: korte terugblik op startbijeenkomst van september (5.1.2e )
- ZES: waar staan we? (5.1.2e)
- Communicatiemiddelen Rijk stand van zaken (5.1.2e)
- Wie /wat willen we bereiken met onze communicatie?
- Welke middelen hebben we / kunnen we ontwikkelen om in te zetten.
- ZES meenemen in aanbesteding.
- Taakverdeling en planning

# Terugblik Startbijeenkomst september

## Inkoop goederen en diensten

- Eisen aan leveranciers van producten en diensten en hoe je die (nu al) opneemt in je aanbestedingseisen.
- Inzet van logistieke hubs buiten de stad en binnen de campus.
- Gezamenlijk inkopen van goederen en diensten (relatie living lab)
- Welke instellingen bedrijven bevinden zich op de campus die ook te maken krijgen met invoering ZES?  
Hoe kunnen ze meeliften met de grote instellingen
- Communicatie: doelgroepen / boodschap / middelen/ planning?

## Eigen wagenpark

- Gefaseerde vervanging eigen wagenpark
- Laadinfra

## Bedrijfsvoering

- Tegen welke problemen verwacht je aan te lopen in je eigen bedrijfsvoering?
- Waar is maatwerk nodig in het gemeentelijke ontheffingensysteem?

## Bouw

- Consequenties voor bouwlogistiek, ga je gebruik maken van bouwhubs?
- Hoe zorg je dat er voldoende stroom is op de bouwplaats voor het gebruik van elektrische machines





ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

# 2025: Zero emissiezones in Nijmegen

Heijendaal, Hof van Holland, Nijmeegse binnenstad

31-01-2023





- Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit :





- Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit :
  - Minder uitstoot door Schepen
  - Schone Nijmeegse Bedrijven
  - Gezonde inrichting van de Stad
  - Schonere Vervoer
    - Invoering ZES
    - Duurzame OV-concessie
    - Weren Brom- en Snorfietzen met verbrandingsmotor in ZES-zone



- Waarom een Zero Emissiezone Stadslogistiek?
  - Om de leefbaarheid, winkel- en verblijfsklimaat in de stad te verbeteren
  - De overlast van logistiek te beperken Maatregel
  - Instellen van een gebied zonder uitstoot van schadelijke stoffen.
  - Zo'n gebied noemen we een zero-emissiezone (afgekort: ZE-zone).

- Wanneer?
  - Vanaf 1 januari 2025 moeten bestel- en vrachtauto's in de ZE-zone uitstootvrij.
  - Voor een aantal voertuigcategorieën is er tot 2030 een overgangsregeling.





- Waar ligt de Zero Emissiezone Stadslogistiek in Nijmegen
  - Niet 1 maar 3 zones in Nijmegen;

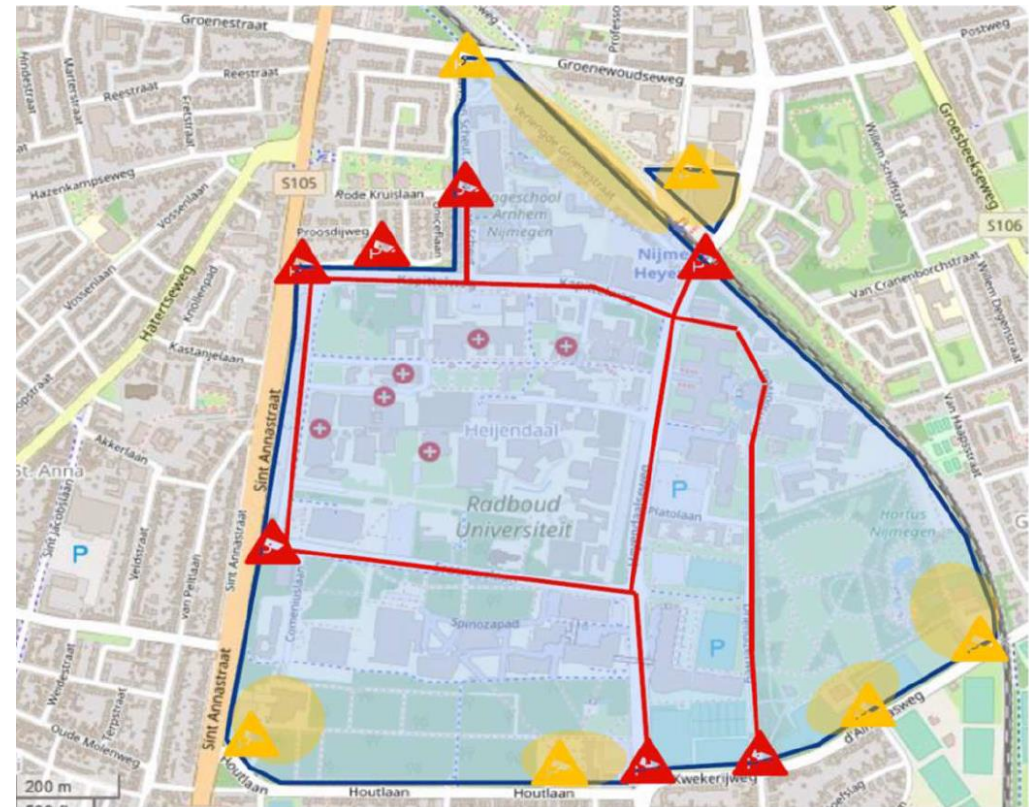
- Waar ligt de Zero Emissiezone Stadslogistiek in Nijmegen?
  - Niet 1 maar 3 zones in Nijmegen;
    - Centrum



- Waar ligt de Zero Emissiezone Stadslogistiek in Nijmegen?
  - Niet 1 maar 3 zones in Nijmegen;
    - Centrum
    - Hof van Holland



- Waar ligt de Zero Emissiezone Stadslogistiek in Nijmegen?
  - Niet 1 maar 3 zones in Nijmegen;
    - Centrum
    - Hof van Holland
    - Campus Heijendaal

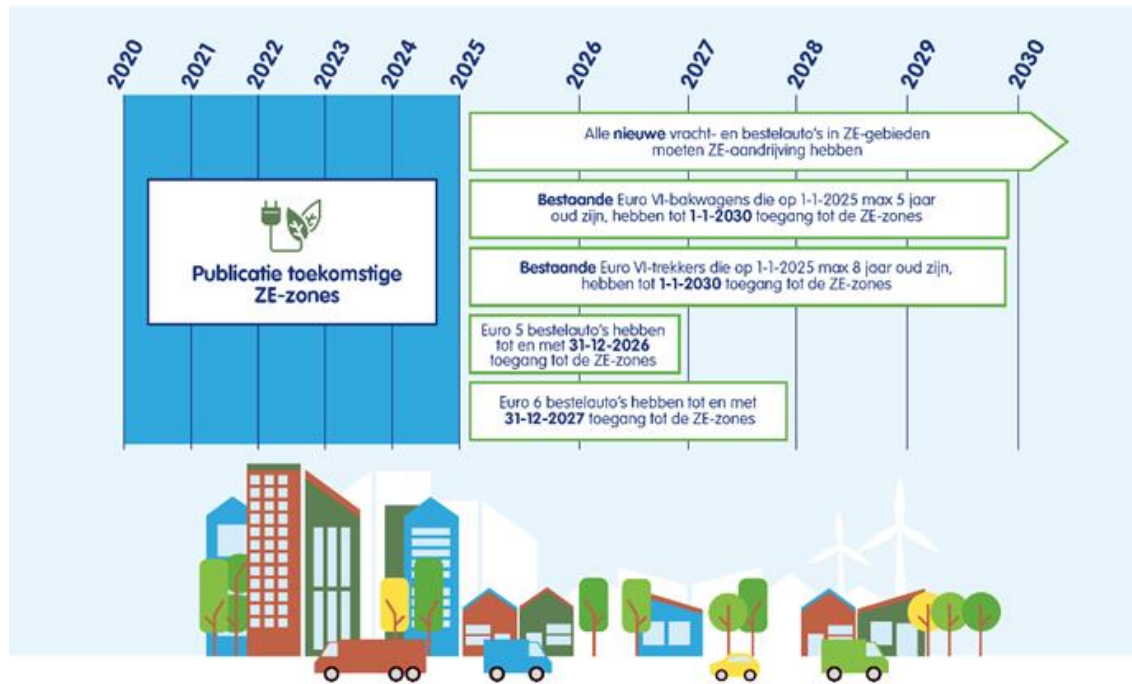




- Invoering ZES-zones
  - Gerealiseerde onderdelen:
    - Verzamelen informatie en argumentatie
    - Opstellen gezamenlijk actieplan in samenwerking met Stakeholders
    - Samenwerkingsverband met 30 gemeentes voor uniforme regelgeving (central loket)
    - Raadsbesluit invoering ZES (2021)
    - Gedragsonderzoek , hoe succesvol informeren en communiceren (2022)

- Invoering ZES-zones
  - Gerealiseerde onderdelen:
    - Verzamelen informatie en argumentatie
    - Opstellen gezamenlijk actieplan in samenwerking met Stakeholders
    - Raadsbesluit invoering ZES (genomen in september 2021)
    - Gedragsonderzoek , hoe succesvol informeren en communiceren (2022)
  - Onderdelen voor 2023 en 2024
    - Realiseren handhaving ZES-zones
    - Centraal Loket Ontheffingen nul-emissiezones
    - Verkeersbesluiten
    - Communicatie (landelijk en regionaal)
    - Proefdraaien ZES-zones 2024

### Toegang tot zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's



Aandachtpunten:

Beschikbaarheid EV-voertuigen  
Voldoende oplaadmogelijkheden  
Greenhubs



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

# 2025: Zero emissiezones in Nijmegen

Heijendaal, Hof van Holland, Nijmeegse binnenstad

31-01-2023



# Communicatiepakket landelijk

- Website opwegnaarzes.nl
- Communicatiepakket 'Doe de check'
  - Kentekenchecker: op basis van kenteken zien tot wanneer ondernemers Zero Emissiezones in mogen met hun voertuig

Nieuwe middelen in ontwikkeling:

- Brieven
- Publiekscampagne



# Regio & Nijmegen

Lokaal:

- Landelijk pakket delen
- Gedragsonderzoek
- Ontwikkelen van ervaringsverhalen: hoe doen andere ondernemers het?
  - Verspreiding via: (ondernemers)bladen, online marketing, social media en (waarschijnlijk) een brief
  - Adviesgesprekken met logistiek makelaar.



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

## Contact?

[Zero-emissie@nijmegen.nl](mailto:Zero-emissie@nijmegen.nl)



# Communicatie

- ❖ **Wie zijn onze doelgroepen?**
  - Instellingen op de campus
  - Leveranciers
- ❖ **Boodschap:** aansluiten bij boodschap Rijk + ?????? / relatie logistieke hubs / living lab Heijendaal
- ❖ Welke **middelen** kunnen we inzetten? Zijn middelen Rijk (aangepast) bruikbaar?
- ❖ Aankondigen toekomstige **aanbestedingseisen** / gezamenlijk opstellen
- ❖ **Planning**
- ❖ **Taakverdeling**



# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2



# SPES projectvoorstel gemeente Arnhem – Ede - Nijmegen

---

Richting nul-emissie stadslogistiek 2025  
juni 2020

## &Morgen

---

Stadsplateau 5  
3521 AZ UTRECHT

+31 (0)30 215 50 80  
info @enmorgen.nl  
www.enmorgen.nl

## Project

---

Opdrachtgever  
SPES projectleider, CE Delft

## Auteurs

5.1.2e [redacted] (&Morgen)  
5.1.2e [redacted] (Ecorys)



# Inhoud

Aantal bijlage(n): 0

Vandaag uw vraag	3
Visie op nul-emissie stadslogistiek 2025	3
Kaders en ambitie	3
Gevraagde ondersteuning	4
&Morgen uw oplossing	6
Stappenplan nul-emissie stadslogistiek Arnhem – Ede - Nijmegen	6
De inventarisatie	6
Een aanvullende KBA	7
De Dialoog	8
De transitie (de interventies)	11
Eindresultaat	13
Relatie met SPES-project Utrecht - 's-Hertogenbosch	13
Planning	13
Inzet experts	14
Kosten	14
Ondertekening	14

Bijlagen: CV's en monitoringsfiches

# Vandaag uw vraag

---

## Visie op nul-emissie stadslogistiek 2025

De gemeenten Arnhem, Ede en Nijmegen en de provincie Gelderland omarmen de landelijk geboden mogelijkheid om versneld een aantal stappen te zetten op weg naar een nul-emissie stadslogistiek in 2025. Bij de betrokken partijen (ambtelijk en bestuurlijk) is voldoende draagvlak en de gemeenten beschouwen een nul-emissie zone als een gewenste bijdrage aan een leefbare stad voor de inwoners van Arnhem, Ede en Nijmegen. Dankzij de SPES-impuls werken wij in 2020 toe naar besluitvorming over:

- De omvang van de nul-emissiezone in Arnhem, Ede en Nijmegen;
- Invoering van een nul-emissiezone in 2025 of anders een voorstel voor een proces tot invoering ervan;
- Opzet en uitvoering van de dialoog met de **kleine** stakeholders (ZPP en kleine MKB) op weg naar 2025;
- Een concreet handelsperspectief voor de gemeenten richting schoner én minder bestel- en vrachtverkeer naar en voor de **kleine** stakeholder.

## Kaders en ambitie

De gemeenten Arnhem, Nijmegen en Ede streven alle drie naar het verbeteren van de leefbaarheid van haar binnensteden en het verduurzamen van de mobiliteit. De gemeenten hebben hiervoor verschillende ambities geuit en kennen een verschil in tempo, maar de richting is onomstreden, namelijk: **toewerken naar emissievrije stadslogistiek in de centrumgebieden en het verminderen van het aantal voertuigen dat betrokken is bij stadslogistiek.**

De gemeente Arnhem en Nijmegen zijn Green Deal ZES gemeenten. De drie gemeenten volgen de landelijke kaders die met het aangepaste Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) zijn vastgelegd en die per 1 januari 2020 in werking is getreden. Het RVV is vooral bedoeld om tot uniformering te komen en bepaalt de kaders waarbinnen gemeenten invulling kunnen geven aan het invoeren van milieuzone en/of een nul-emissie zone. De hier beschreven aanpak focust zich op de uitwerking van een nul-emissie zone voor stadslogistiek (bestel/vracht) in 2025 in de drie steden. In Arnhem wordt daarnaast de milieuzone aangescherpt. Gemeente Nijmegen heeft de mogelijkheden en effecten van een mogelijke invoering van een milieuzone onderzocht en die bleken beperkt zijn. Over een breder luchtkwaliteitsplan met meerdere maatregelen wordt voor de zomer een collegebesluit genomen. In Ede zijn geen plannen voor het invoeren van een milieuzone.

Begin dit jaar is voor de drie gemeenten en de provincie Gelderland het Collectief Implementatieplan nul-emissie zone stadslogistiek Arnhem, Ede, Nijmegen opgeleverd. Daarbij zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Opstellen collectief implementatieplan / routekaart nul-emissie stadslogistiek;
- Maken van een plan voor een Coalitie nul-emissie stadslogistiek (ondernemers, overheden en kennisinstellingen);
- Uitvoeren van een Business case analyse nul-emissie stadslogistiek;
- Ontwikkelen van een kennisdelingsprogramma voor de drie gemeenten en de provincie;
- Verzorgen van project- en procesmanagement ter verkrijging van draagvlak nul-emissie stadslogistiek.

Voor de drie gemeenten is een kosten-batenanalyse uitgevoerd van de invoering van een nul-emissiezone. Bij de drie voetgangersgebieden is een globale raming gemaakt van de benodigde investeringen en operationele kosten voor de gemeenten. Deze raming van BCI geldt als een eerste raming die in een volgend stadium verder kan worden uitgewerkt. Bij de drie gemeenten bestaat naar aanleiding van de uitgevoerde analyse nu de behoefte aan een nadere detaillering van de gemeentelijke kosten. Meer specifiek per gemeente en meer gedetailleerd naar kostensoort.

In het opgeleverde collectieve implementatieplan wordt veel waarde gehecht aan de participatie van ondernemers. Arnhem, Ede en Nijmegen willen hieraan uitvoering geven door een dialoog op te zetten met de kleinere stakeholders, een groep die tot nog toe beperkt betrokken is bij invoering van nul-emissie stadslogistiek. Door ook in deze SPES-ronde samen op te trekken, borduren de drie gemeenten en de provincie voort op de ingeslagen weg om rond nul-emissie stadslogistiek kennis te delen.

Voor de ondersteuning bij deze SPES-aanvraag hebben de gemeenten en de provincie een selectieprocedure gevolgd. Meerdere bureaus zijn gevraagd om een offerte uit te brengen. Uit deze procedure is de combinatie &Morgen – Ecorys als winnaar naar voren gekomen.

## Gevraagde ondersteuning

Voor de volgende fase hebben de drie gemeenten en de provincie de volgende verdieping voor ogen:

- Nadere detaillering van de gemeentelijke kosten bij de invoering van een nul-emissiezone bij de kleine en een grote variant met een beschrijving van de impact voor organisaties en bewoners;
- Het organiseren van een dialoog met de **kleinere** stakeholders;
- Concretiseren van de mogelijkheden tot bundeling van goederenstromen van, naar en door **kleine** stakeholders in de nul-emissie zone, inclusief mogelijkheden voor handhaving.

### *Effecten nul-emissie stadslogistiek*

De landelijke doelstelling vanuit het Klimaatakkoord voor de nul-emissie zones is een besparing van 1 megaton CO<sub>2</sub>. Uitgaande van 30 tot 40 steden betekent dit gemiddeld 28.000 ton CO<sub>2</sub> per stad. In de bebouwde kom van de drie gemeenten wordt 230.000 ton CO<sub>2</sub> uitgestoten door het wegverkeer (bron: klimaatmonitor.databank.nl). Gemiddeld blijkt dat 16% hiervan afkomstig is van bestelverkeer en 18% van vrachtverkeer, Grofweg kan dus gesteld worden dat met het instellen van een nul-emissie zone voor vracht- en bestelverkeer 71.500 ton CO<sub>2</sub> bespaard wordt.

Voor de gemeente Ede richten we ons primair op het maken van een kosten-batenanalyse. De uitkomsten van de kosten-batenanalyse plaatsen we in een interactieve schil, zodat het gebruikt kan worden bij het voeren van gesprekken met interne en externe stakeholders voor draagvlak richting besluitvorming eind 2020 / begin 2021. Op basis van de opgedane kennis in Ede en bestaande informatie in Arnhem en Nijmegen doen we voor beide laatste genoemde gemeente een globale inschatting naar de effecten van een grotere nul-emissie zone. Deze rekenexercitie vormt input voor een nadere verdieping op weg naar het te nemen verkeersbesluit in 2022/2023.

Voor de gemeente Arnhem en Nijmegen ligt de focus op de dialoog met de kleine stakeholder; de kleinere MKB-bedrijven. Deze groep is nu nog onvoldoende aangehaakt bij het proces naar nul-emissie stadslogistiek, terwijl zij vooral in het bestelverkeer in de stad een groot aandeel hebben. In beide gemeenten starten we de dialoog (co-creëren en communiceren), zetten daarvoor een structuur op en

werken we met een groep koplopers een interventieplan uit waarin we beschrijven hoe je van een oplossingsrichting (bestellingen rondbrengen in een bakfiets) komt tot werkelijke gedragsveranderingen.

De ondersteuning vanuit de Expertpool wordt ingezet op een nadere uitwerking van stappen 1b (organiseren structureel overlegstructuur en nadere beschouwing van de impact van grotere nul-emissie zones) 2 (ontwikkelen van actieplan samen met stakeholders en vaststellen van de nul-emissie zone) en 3 (besluitvorming binnen de gemeenten) van het Stappenplan GD ZES. Er is in totaal 800 uur bij de drie gemeenten en de provincie beschikbaar aan inzet van (beleids)medewerkers verkeer, economie, mobiliteit en milieu en communicatie, voor begeleiding van de SPES-expert.

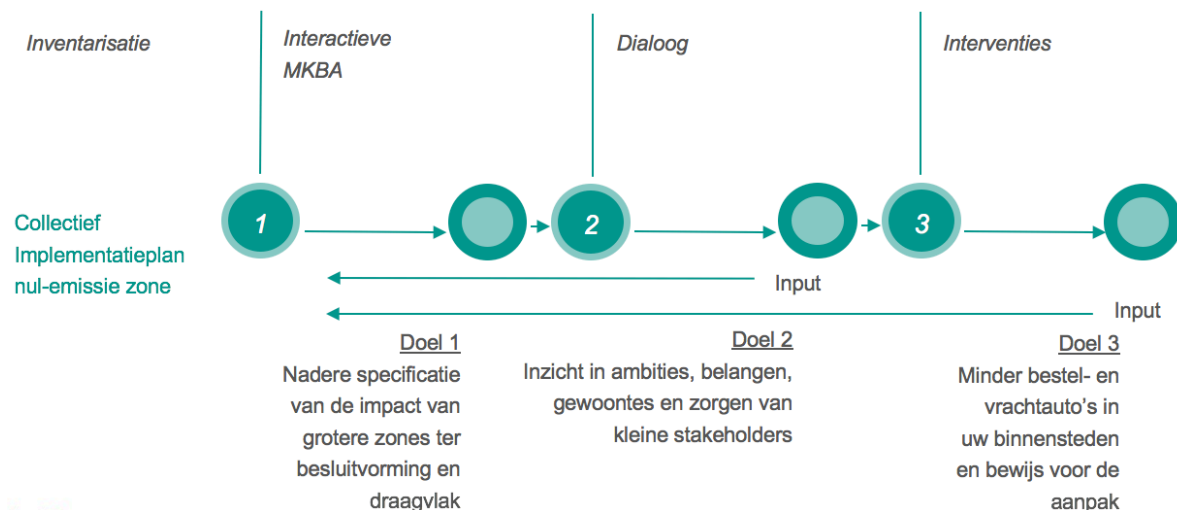
# &Morgen uw oplossing

## Stappenplan nul-emissie stadslogistiek Arnhem – Ede - Nijmegen

&Morgen heeft een bewezen stappenplan ontwikkeld om bij gemeente een versnellingstraject in te zetten gericht op het instellen van een nul-emissie zone in 2025. Het stappenplan kent de volgende onderdelen:

- De inventarisatie: in kaart brengen wat er in de gemeente rond stadslogistiek speelt, nog zonder oordeel of mening;
- De dialoog: betrekken van belangrijke stakeholders bij planvorming voor draagvlak en verduidelijking en het opzetten en starten van de dialoog met de kleinere stakeholders;
- De transitie: concrete eerste projecten op weg naar minder en schoner bevoorradingsverkeer en de vertaling van gedeelde beelden in een heldere uitvoeringsagenda richting 2025 met handelingsperspectief voor alle partijen.

Aanvullend aan en geïntegreerd met bovenstaand stappenplan zal Ecorys een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitvoeren naar de effecten en impact van een grote nul-emissie zone. Uitgangspunt hiervoor is de recent uitgevoerde studie van BCI voor de drie gemeenten (Collectief Implementatieplan Nul-emissiezone, maart 2020).



## De inventarisatie

Stadslogistiek is bijna zoals het Nederlands elftal; iedereen heeft er een mening over. De een vindt dat er veel overlast is, de ander vindt dat je dan maar niet in de stad moet wonen. Weer een ander vindt dat de overheid moet ingrijpen, terwijl een ander juist heilig gelooft in de markt. Vaak zijn de meningen al gevormd, zonder dat we precies weten wat er speelt of wat er allemaal mogelijk is. Dit ontnemt de mogelijkheid om met een open blik naar het vraagstuk te kijken. Wij zien een waarde vrije inventarisatie als het startpunt van de route naar nul-emissie stadslogistiek in Arnhem – Ede – Nijmegen.

De waarde vrije inventarisatie bestaat uit drie onderdelen:

- Foto van de binnenstad;
- Inspiratie en kennis uit andere steden;
- Beeld van de situatie in Arnhem – Ede - Nijmegen.

De foto van de binnenstad maken wij aan de hand van bestaande kennis binnen de gemeente (telcijfers, bevoorradingsprofielen), wandelingen door de binnenstad en interviews met winkeliers, leveranciers en bouw- en installatiebedrijven. Onze bevindingen delen we met de gemeenten en vormen een goede basis voor de dialoog met de kleine stakeholders.

**Resultaat: een geverifieerd beeld van de stadslogistiek in de drie gemeenten.**

De inspiratie en kennis uit andere gemeenten gebruiken we om bestuurders en ambtenaren te voorzien van de laatste informatie over nul-emissie stadslogistiek in 2025. Veel gemeenten zijn in SPES-verband bezig met nul-emissie stadslogistiek en belichten in hun aanpak deels andere aspecten. Daarnaast willen we ook leren van de bestuurlijke trajecten in de verschillende gemeenten. De informatie brengen we in kaart en gebruiken we in ons proces in Arnhem, Ede en Nijmegen. Immers: waarom moeilijk doen als het door anderen al is uitgezocht. Het gemaakte overzicht is als deelproduct beschikbaar voor SPES.

**Resultaat: een overzicht van ontwikkelingen in andere steden op het gebied van stadslogistiek, ter ondersteuning van het proces in Arnhem, Ede en Nijmegen.**

Wij zullen ons inwerken en inlezen in de voor deze opdracht relevante gemeentelijke dossiers, relevante dossiers die voorliggen en een analyse van de deelnemers aan eerdere sessies. Natuurlijk benutten we daarbij de kennis en ervaring uit het vorige SPES-traject, zodat we gericht een verdiepingsslag kunnen maken en bouwen we voort op de gelegde contacten met externe stakeholders. We gebruiken het beeld van de situatie in de drie gemeenten om het projectplan aan te scherpen en verder toe te spitsen op wat er bij de individuele gemeenten speelt.

**Resultaat: voldoende kennis bij de experts van &Morgen en Ecorys van de specifieke situatie omtrent Stadslogistiek bij de drie gemeenten.**

Inspanning: 6 dagen

## Een aanvullende KBA

Voor de drie gemeenten is in het vorige SPES-traject door BCI een kosten-batenanalyse uitgevoerd. De onderzoekers gaven in hun rapportage aan dat dit voor de gemeentelijke kosten een eerste raming betreft. In een volgend stadium wordt geadviseerd om de gemeentelijk kosten nader uit te werken, zowel voor het voetgangersgebied als voor een grotere zone. De focus van de nu uit te voeren analyse ligt dan ook op de omvang van de gemeentelijke kosten. Daarnaast kijken we op verzoek van de drie gemeenten globaal naar de CO<sub>2</sub>-winst bij een keuze voor een grote zone en nemen we de impact mee voor ondernemers die net binnen of juist net buiten een nul-emissiezone vallen. Eventuele kosten voor uit te voeren veldwerk is niet in deze begroting opgenomen.

De effectenanalyse uit het rapport van BCI van maart 2020 is ons vertrekpunt. In de onderstaande figuur zijn de effecten opgenomen die daarin onderscheiden worden.

Figuur 4.2 Effecten invoeren nul-emissie zone voor stadslogistiek in 2025



We kijken voor de drie gemeenten nog eens goed naar de gemeentelijke kosten die BCI heeft opgenomen en de wijze waarop zij die hebben vastgesteld. De keuze van de mee te nemen gemeentelijke kosten en de vaststelling ervan, stemmen we af met de gemeenten. We brengen de beschikbare informatie samen en toetsen de consistentie en plausibiliteit van de input. Waar nodig vullen we aan op basis van beschikbare expertise en het opvragen van kostenramingen. We maken de berekeningen voor de drie voetgangersgebieden en de drie voorgestelde grotere zones uit het vorige SPES-traject. In totaal krijgt iedere gemeente op deze manier twee gedetailleerde ramingen van de gemeentelijke kosten bij de instelling voor een nul-emissiezone.

**Resultaat: een gedetailleerde raming van de gemeentelijke kosten voor Arnhem, Ede en Nijmegen van de invoering van kleine en grote nul-emissiezone, een globale raming van de CO2-winst bij een grotere zone en een beschrijving van de impact voor ondernemers binnen en buiten de zone.**

Inspanning: 10 dagen

## De Dialoog

Samenwerken wordt makkelijker als er een gedeelde visie is op wat er moet gebeuren. Zeker als de van het bedrijfsleven een actieve rol wordt verwacht. Tijdens dit SPES-traject, maar ook als opmaat voor de periode daarna. Een gedeelde visie of ambitie is ons vertrekpunt om snel tot concrete acties en maatregelen te komen.

De dynamiek rond stedelijke distributie is de afgelopen jaren ingrijpend veranderd. De logistieke sector erkent dat de bevoorrading slimmer en schoner moet. Van een hindermacht die opkomt voor de achterblijvers, denkt de sector nu vooral mee in het belang van de koplopers uit hun achterban. De sector verwacht van gemeenten vooral duidelijkheid. Voor ons zijn daarom de ondernemers in de binnenstad de belangrijke stakeholders voor een slimme en schone bevoorrading. De gemeente en zij hebben een gezamenlijk belang: het realiseren en behouden van een aantrekkelijke binnenstad om te winkelen en te verblijven. Met hen zullen wij de eerste sessies doen. De logistieke partijen zullen we tijdens het proces tijdig informeren, uitnodigen bij verdiepingsessies en betrekken bij concrete oplossingsrichtingen.

## Interviews en werksessies

Door gerichte interviews/gesprekken met de stakeholders wordt inzicht verkregen in de standpunten, onderliggende belangen (als motor van samenwerking), wensen en mogelijke rollen van de stakeholders. Om goed zicht te krijgen op achterliggende belangen bouwen we de vragen aan stakeholders op aan de hand van een argumentatieanalyse. Deze aanpak onderscheidt vier niveaus:

- Ideologisch: hoe ziet de ontwikkeling van stadslogistiek er over vijf jaar idealiter uit?
- Systeem: wie is waarvoor verantwoordelijk en waarom? Hierbij gaat het om organisatie, structuur, instrumenten en spelregels. Wie krijgt welke bevoegdheden? Welke verhouding tussen betrokkenen gaat er komen?
- Probleem: over welke problemen/aanpakken hebben we het nu echt en hoe relevant zijn deze?
- Instrumenteel: welke oplossingen of oplossingsrichtingen zijn gewenst? Hoe past hier een zero-emissiezone en onder welke voorwaarden is dit kansrijk.

Door op verschillende niveaus in beeld te brengen hoe 'stakeholders in de wedstrijd' zitten kan makkelijk naar een niveau naar boven of beneden worden terug 'geschoven'. Praktische operationele problemen zijn beter op te lossen als de partijen vanuit een gezamenlijk ambitie denken.

Het is van belang om zowel interne als externe stakeholders mee te nemen in het traject. Daar zetten we verschillende soorten sessies voor in. Te denken valt aan:

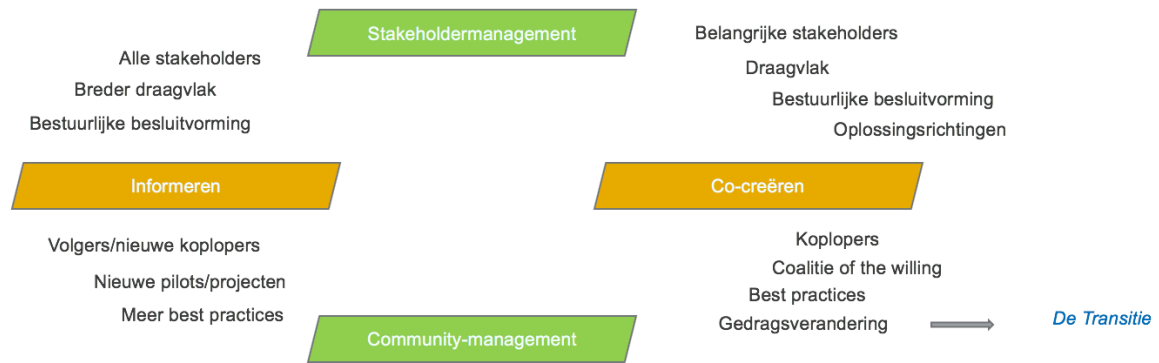
- Sessies binnen de gemeente Ede;
- Gesprekken met sleutelpersonen/organisaties;
- Sessies met externe kleine stakeholders;
- Aanvullende verdiepingsinterviews met kleine stakeholders;
- Sessies met direct belanghebbenden (community bouwen).

De gemeente Ede besluit aan het einde van het jaar / begin volgend jaar over de invoering van een nul-emissie zone stadslogistiek. Arnhem en Nijmegen hebben daartoe al besloten. De SPES-experts ondersteunen de gemeente Ede bij de dialoog die daarvoor nodig is. De dialoog bevindt zich meer boven in het rechterkwadrant van onderstaande figuur. Het gaat over betrekken van de belangrijke stakeholders bij het proces, draagvlak voor het te nemen besluit, ondersteuning bij het voorbereiden van de besluitvorming en zicht krijgen op mogelijke oplossingsrichtingen vanuit de markt. De opgave die in deze fase primair voorligt is: hoe krijgen we een positief besluit over de invoering van een nul-emissiezone.

De SPES-experts bieden daarnaast de drie gemeenten ondersteuning bij de dialoog met de kleine stakeholders. Deze groep is landelijk in het proces naar nul-emissie stadslogistiek nog beperkt aangehaakt, iets wat ook geldt voor Arnhem, Ede en Nijmegen. De sessies, gesprekken en interviews zijn gericht op het initiëren van projecten en het opzetten van een brede communicatie met kleine stakeholders. De dialoog verschuift van rechtsboven, naar rechtsonder en linksonder en weer terug. De opgave is: hoe krijgen we MKB-bedrijven tijdig aangehaakt en in beweging! Van besluitvorming over nul-emissie stadslogistiek gaan we nu aan de slag met de invulling ervan. En meer specifiek met de invulling ervan met en door kleine stakeholders.

Door de samenwerking profiteren de gemeenten van elkaars opgedane kennis en ervaring.

## De dialoog



Voor het creëren van draagvlak voor een positieve besluitvorming over de invoering van een nul-emissiezone stadslogistiek in Ede volgen we ook een traject met interne stakeholders. Met hen organiseren we meerdere sessies. Ambtenaren en bestuurders die betrokken zijn bij het realiseren en behouden van een aantrekkelijke binnenstad voor winkelen en verblijven nodigen we uit voor een verkennende sessie. We brengen gedachtenlijnen bij elkaar en inventariseren lopende, samenhangende projecten in de binnenstad. De sessie kent in ieder geval de volgende onderdelen:

- Trends en ontwikkelingen in de stadslogistiek (benutten van de SPES-kennis)
- Succes- en faalfactoren in andere projecten (benutten van de SPES-kennis)
- Ontwikkelingen en projecten binnen de gemeente Ede.

Doel van de sessie: gemeente Ede, Ecorys en &Morgen beschikken over hetzelfde referentiekader en ambiëren hetzelfde einddoel: nul-emissie stadslogistiek 2025. Het gaat om het ophalen en delen van informatie en het afhechten ervan om tot een helder en gezamenlijke ambitie te komen, inclusief een tijdbalk met te nemen processtappen. De sessie van een halve dag organiseren we op locatie in de binnenstad van één van de gemeenten; daar waar het gebeurt. De sessie is energiek, interactief en kent, letterlijk en figuurlijk, veel beweging. De betrokken bestuurders zijn bij de sessie aanwezig.

In een aantal vervolgsessies in kleinere samenstelling werken we de acties uit die vanuit het gemeentelijke apparaat moeten komen in het tijdspad op weg naar 2025. Daarbij gaat het niet alleen om wat we moeten doen, maar ook hoe we dat gaan doen (draagvlak en acceptatie).

**Resultaat: inzicht in kansen en zorgen omtrent besluitvorming over nul-emissie stadslogistiek in Ede, inclusief kennis van samenhangende projecten.**

Gelijktijdig gaan we in alle drie de gemeenten in gesprek met de belangrijke externe stakeholders. We willen afhechten wat in SPES-1 is gedaan en ze meenemen in het vervolg. We organiseren daarom in de drie gemeenten een sessie met stakeholders die eerder al betrokken waren. De sessie gericht op draagvlak (betrekken en informeren) en het vinden van concrete problemen en oplossingsrichtingen voor MKB-bedrijven op weg naar nul-emissie stadslogistiek in 2025. Alle stakeholders krijgen vooraf een brief met daarin een toelichting op het proces en een korte beschrijving van onze verwachtingen omtrent hun bijdrage. In deze sessies zoeken we naar een mix van inhoud en draagvlak. Kansen, mogelijkheden en de te slechten drempels (bedreigingen) komen aan bod. Ambitie en realisme gaan zo hand in hand. We werken bewust toe naar een 'coalition of the willing': organisaties en personen die bij willen dragen aan een slimmere en schonere stadslogistiek om een aantrekkelijke binnenstad te realiseren en behouden.

Waar nodig houden we nog aanvullende interviews met stakeholders om kansen, mogelijkheden en te slechten drempels scherper te krijgen. De input vertalen we naar kansrijke projecten voor en door MKB-bedrijven om **zelf actie te ondernemen** richting schoner én minder bestel- en vrachtverkeer in de binnenstad. Wat kan ik als MKB-bedrijf zelf doen? Wat is mijn handelingsperspectief? Hoe kan ik mijn steentje bijdragen?

**Resultaat: Inzicht in kansrijke projecten met MKB-bedrijven (koplopers) die open staan om zelf in actie te komen.**

Naast co-creëren gaan we in deze fase ook een structuur opzetten om betrokkenen (o.a. de kleine stakeholder) te informeren. Samen met de gemeenten en de provincie ontwikkelen we een communicatiestrategie, inclusief mogelijke instrumentarium. Denk aan bijvoorbeeld E-Besteladvies, waarmee bedrijven met bestelauto's per kwartaal een overzicht krijgen van de nieuwste elektrische varianten en een TCO-berekening kunnen maken van hun eigen wagenpark ten opzichte van vergelijkbare elektrische bestelauto's, inclusief (landelijke) subsidieregelingen.

**Resultaat: Een communicatiestrategie plus instrumentarium om (kleine) stakeholders tot 2025 goed aan te haken**

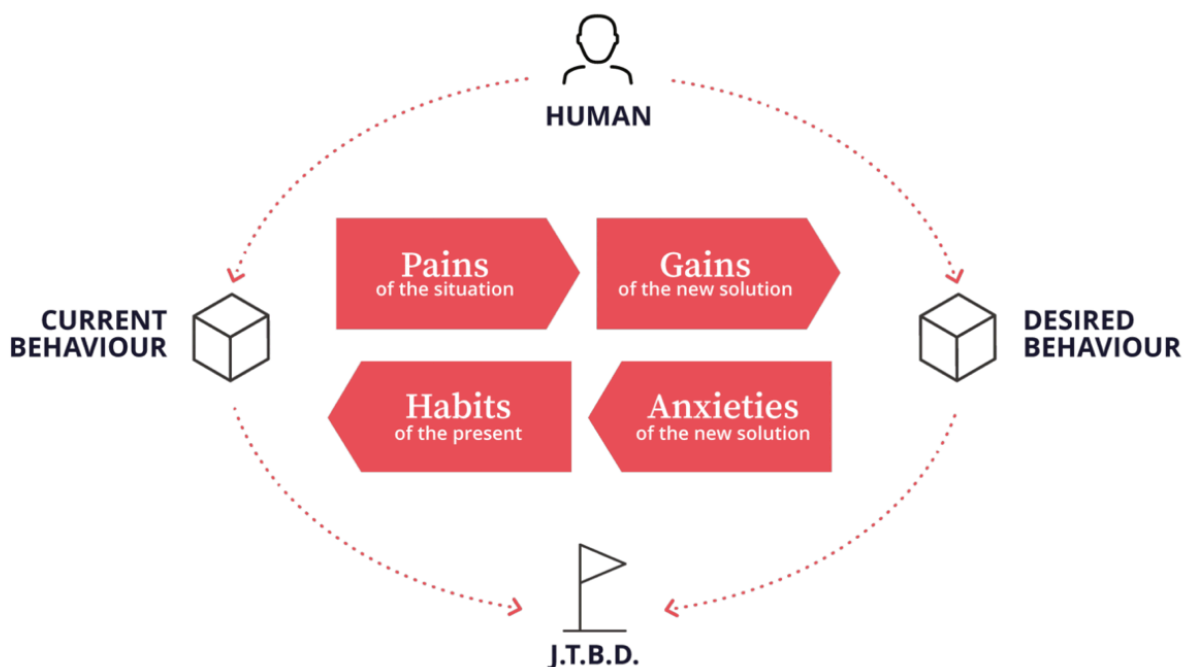
Inspanning: 17 dagen

## De transitie (de interventies)

In dit project is de gewenste transitie geformuleerd als het realiseren van schoner én minder bevoorradingsverkeer naar de binnensteden van de drie gemeenten. Op basis van bureaukennis, de voorbeelden uit andere steden en de inspiratiesessie met stakeholders stellen we voor dit doel een globaal handelingsperspectief op voor de kleine stakeholders. **Wat kunnen MKB-bedrijven zelf doen** op weg naar minder en schonere stadslogistiek. In drie gemeenten vertalen we dit handelingsperspectief naar één concreet veranderingsproject met en voor MKB-bedrijven gericht op minder bestel- en vrachtverkeer. Met een aantal gemotiveerde kleine 'koplopers' pakken een vraagstuk bij de kop. In sessies met direct belanghebbende (zij die het gedrag moeten aanpassen) gaan we onderzoeken wat nodig is om tot het nieuwe gewenste gedrag te komen. Wat het nieuwe gewenste gedrag is definiëren samen met de kleine stakeholders en komt naar voren uit de gevoerde dialoog met hen. Het kan bijvoorbeeld gaan over bevoorraden via een hub, gebruik van lichte elektrische voertuigen in de bevoorrading of bezorging, ander bestelgedrag, aanwezigheid om bevoorrading in ontvangst te nemen).

### Van ongewenst naar gewenst gedrag

In de drie geselecteerde MKB-projecten zullen we aandacht besteden aan mogelijke veranderinterventies om tot het gewenste gedrag te komen. Te nemen maatregelen en acties leiden alleen zijn vaak niet genoeg. Het realiseren van een hub wil nog niet zeggen dat binnenstadondernemers daar gebruik van maken. In het personenvervoer is hier al veel aandacht voor. Als een bedrijf een fietsregeling aanbiedt, leidt dit niet automatisch tot meer fietsgebruik onder medewerkers. Of als gemeente een snelfietsroute aanlegt, wil dat niet betekenen dat opeens iedereen op de fiets naar het werk gaat. Iedere verandering is hardnekkig en daarom worden naast de fietsregeling ook interventies bedacht om medewerkers meer te laten fietsen, zoals periodieke autoloze dinsdagen die een aantal bedrijven hebben ingevoerd. Of fietscampagnes die door overheden worden ingezet. Voor veranderingen in logistieke processen geldt hetzelfde. Met reguleren en handhaven is veel af te dwingen, maar de vraag is of dit voldoende is en of hier draagvlak voor bestaat. Naast zuur is er veranderprocessen daarom steeds meer aandacht voor zoet. Door goed gedrag te belonen en met kennis van de doelgroep slimme interventies te ontwikkelen, kom je ook tot het gewenste gedrag. &Morgen heeft zich gespecialiseerd in het daadwerkelijk realiseren van gewenst mobiliteitsgedrag. We zetten deze kennis ook hier in. We gebruiken daarvoor het volgende gedragsmodel.



Voor een gedragsverandering die leidt tot minder bevoorradingsverkeer moeten stakeholders van een 'current behaviour' naar een 'desired behaviour', bijvoorbeeld minder vaak bestellen of in de horeca eerder op de dag laten bevoorraden. Door te achterhalen waar de pains, gains, anxieties en habits zitten van de stakeholders, kan je interventies ontwikkelen die helpen naar het nieuwe gedrag. Aan de hand van diepte-interviews achterhalen we vooral de zorgen en de gewoontes op die het gewenste gedrag in de weg staan. We presenteren de resultaten op een overzichtelijke wijze en vertalen de uitkomsten naar drie concrete interventieplannen, met gerichte interventies om zorgen weg te nemen en gewoontes te vervangen voor nieuwe gewoontes.

#### *Interventies rond E-bike probeeracties*

De eerste E-bike probeeracties waren niet echt succesvol. In gesprekken met werkgevers en medewerkers bleken er veel zorgen te zijn, waardoor zij niet deelnamen. Door te luisteren naar deze zorgen en te kijken hoe je die kon wegnemen, zijn de E-bike probeeracties veel succesvoller geworden en voor veel forenzen de eerste stap geweest om zelf een E-bike aan te schaffen. Wat als ik onderweg met pech kom te staan (thuiskomstgarantie, overigens ook toegepast bij het stimuleren van carpoolen)? Moet ik steeds doorgeven wie er mee willen doen (online reserveringsmodule gebouwd)? Moeten we zelf de fietsen onderhouden (op wisselmomenten worden de fietsen nagekeken en op hoogte aangepast voor de nieuwe deelnemer)?

**Resultaat: De introductie van een nieuwe denk- en werkwijze in de logistiek, toegepast voor drie concrete MKB-projecten (in iedere gemeente 1) uitmondend in een concreet interventieplan.**

Inspanning: 17 dagen

## Eindresultaat

De eindresultaten bestaan uit:

- Een gedetailleerde raming van de gemeentelijke kosten voor een kleine en een grote nul-emissiezone in de drie gemeenten;
- Voorbereidingen tot een raadsbesluit nul-emissie stadslogistiek 2025 in de gemeente Ede aan het einde van het jaar / begin 2021;
- Een werkende structuur voor de dialoog met de kleine stakeholders in de drie gemeenten;
- Een stakeholdersnetwerk nul-emissie stadslogistiek, waarbij de (potentiële) MKB-koplopers in positie worden gebracht om te innoveren, inclusief borging van de samenwerking na het SPES-traject;
- Een handelingsperspectief minder en schoner bestel- en vrachtverkeer voor MKB-bedrijven, inclusief de inbedding van relevante lopende acties in drie gemeenten;
- De introductie van een nieuwe denk- en werkwijze in de logistiek, toegepast op drie concreet uitgewerkte MKB-trajecten, uitmondend in een interventieplan.

## Relatie met SPES-project Utrecht - 's-Hertogenbosch

In Utrecht en 's-Hertogenbosch wordt een ander SPES-project voorbereid waarbij &Morgen is betrokken. Ook dit project is gericht op de kleine MKB-bedrijven. En ook daar kijken we naar concrete maatregelen, aangevuld met gedragsinterventies. In Utrecht en 's-Hertogenbosch is alleen gekozen voor een andere invalshoek: **wat kunnen gemeenten doen** (Goed Geregeld) om de kleine stakeholders tijdig te laten bewegen naar slimmere en schonere stadslogistiek. Waarbij we Arnhem, Ede en Nijmegen kijken **wat kleine stakeholders zelf kunnen doen** (Goed Gedrag).

Het project in Utrecht en 's-Hertogenbosch levert een digitaal instrumentariumboek op met daarin gemeentelijke maatregelen op systematische wijze vastgelegd met onder andere omschrijving van de maatregel, eventuele kosten, voorbeelden en voor- en nadelen. Ook de vraag van de gemeente Arnhem naar de mogelijkheden om te reguleren op beladingsgraad en wijze van handhaving hierop, krijgt een plek in het digitale instrumentariumboek. Antwoord op deze vraag komt er dus wel, maar niet vanuit dit project.

## Planning

De activiteiten worden op hoofdlijnen als volgt gepland, met daarbij de volgende uitgangspunten:

- Start direct na goedkeuring van de aanvraag; half juli 2020;
- Bestuurlijke besluitvorming in Ede aan het einde van het jaar / begin 2021;
- Doorlooptijd van ongeveer 6 maanden, met mogelijke uitloop in het eerste kwartaal van 2021.

	juli			aug			sep			okt			nov			dec									
SPES	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	31
Inventarisatie	■	■	■	■																					
Gemeentelijke kosten				■	■	■	■									■									
De dialoog						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■					■	
De transitie															■	■	■	■	■	■	■	■	■		

## Inzet experts

Het team bestaat uit 5.1.2e en 5.1.2e van &Morgen en 5.1.2e en 5.1.2e van Ecorys. 5.1.2e is eerste aanspreekpunt en coördineert de aanpak. Het project wordt door de bureaus samen uitgevoerd, waarbij Ecorys het voortouw neemt bij de kosten-batenanalyse van de gemeentelijke kosten en &Morgen het team aanstuurt bij de dialoog en de transitie. De totale capaciteitsinzet 400 uur. De verwachting is dat &Morgen 230 uur zal besteden en Ecorys 170 uur, maar al gelang de vragen, aandachtspunten en beschikbaarheid kunnen we hiermee spelen.

	5.1.2e				
Inventarisatie	30	2	2	14	48
Gemeentelijke kosten	10		28	42	80
De dialoog	45	30	30	31	136
De transitie	55	58		23	136
Totaal	140	90	60	110	400

## Kosten

De experts hebben een gemiddeld tarief van € 5.1.2f per uur. Bij een verwachte tijdsbesteding van 400 uur komen de kosten op € 5.1.2f exclusief btw.

## Ondertekening

### Gegevens expert

5.1.2e

Partner &Mor en

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

&Morgen  
Stadsplateau 5  
3521 AZ UTRECHT  
030-2155080

KvK-nummer: 53050908  
IBAN bank: NL42TRIO0198563132  
BTW nummer: NL850724302B01

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

<b>Wet</b>	<b>Artikel</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Pagina's</b>
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 14
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	14



Aan de gemeenteraad van Nijmegen

**Postadres**

Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

**Bezoekadres**

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
nijmegen.nl

**Contactpersoon**

5.1.2e  
5.1.2e @nijmegen.nl  
5.1.2e

**Ons kenmerk****Bijlage(n)**

1

Datum ?? januari 2021  
Betreft Informatiebrief Zero Emissiezone  
Stadslogistiek (ZES)

Geachte leden van de raad,

In deze brief informeren wij u graag over de ontwikkeling van de 'Zero Emissiezone Stadslogistiek' in Nijmegen.

## Aanleiding

De gemeente Nijmegen heeft al in 2014 een convenant gesloten (stap 1 uit de tijdlijn) om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Vanuit deze Green Deal ZES zijn in de afgelopen jaren diverse regionale pilots uitgevoerd met innovatieve logistieke concepten om stadskernen efficiënter en duurzamer te bevoorraden. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de randen van de stad ('hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten. Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend.

## Tijdlijn



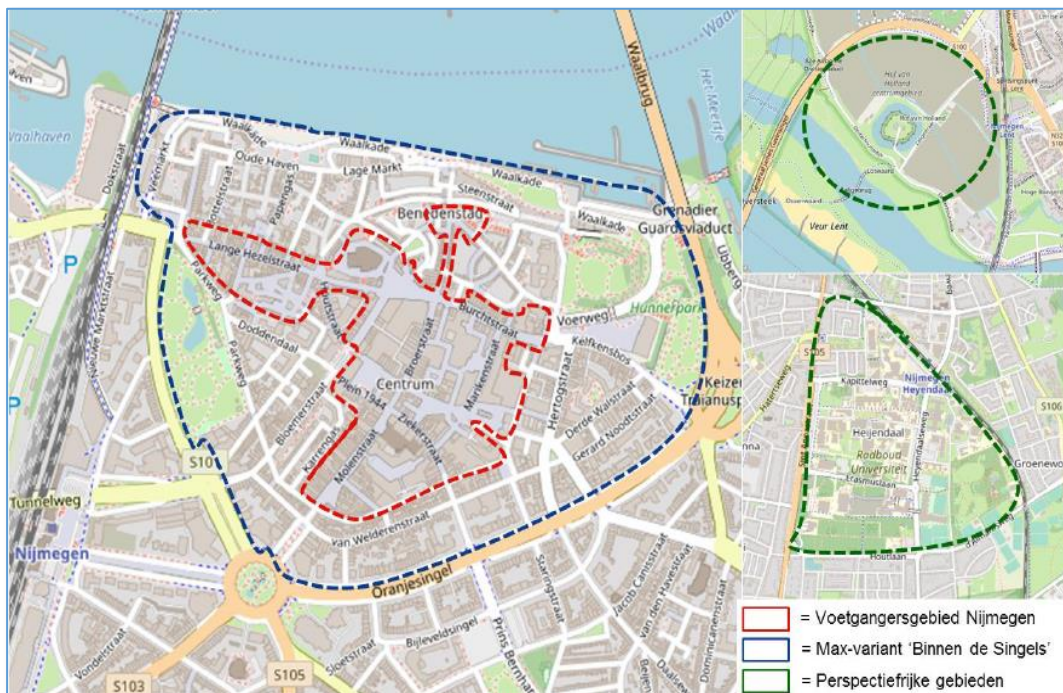
In het Klimaatakkoord (stap 2) is afgesproken een uitvoeringsagenda voor stadslogistiek op te stellen. De agenda heeft twee doelen:

- a. Het ontwikkelen van een landelijk gezamenlijk actieplan
  - b. Het maken van afspraken over uniforme uitgangspunten
- Afgesproken dat er door zo'n 40 steden een Zero Emissiezone wordt ingevoerd om de doelen van het klimaatakkoord te halen



**Zero Emissiezone Stadslogistiek (ZES)**

Een van de centrale actiepunten betreft de realisatie van de zogenoemde zero-emissiezones voor stadslogistiek vanaf 2025. Om te zorgen dat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden, heeft uw raad in 2020 in het uitvoeringsprogramma op weg naar een gezonde luchtkwaliteit vastgesteld waar de zone zal komen. We streven naar een

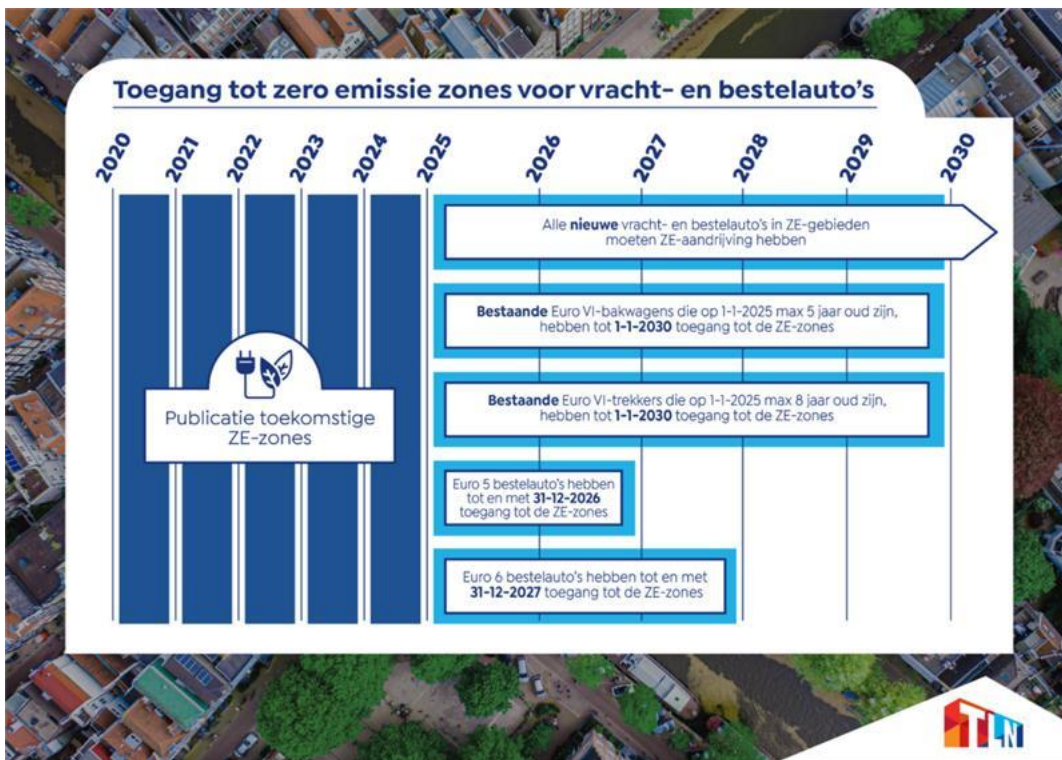


efficiënte en effectieve uitvoering (zowel voor de overheid als voor de logistieke sector). Met uniforme landelijke uitgangspunten kan een lappendeken aan regels voorkomen worden.

## Kaders

Op 23 september 2020 heeft uw raad ingestemd met het raadsvoorstel 'Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit'. Onderdeel van dit besluit is de invoering van een Zero Emissiezone voor Stadslogistiek (ZES) (stap 3 uit de tijdlijn). Besloten is om de binnenstad 'binnen singels' en het nieuw te ontwikkelen 'Hof van Holland' en Campus in te richten als Zero Emissiezone Stadslogistiek.

Het besluit betekent dat in deze gebieden vanaf 2025 in principe alleen nog emissievrije stadslogistiek kan plaatsvinden. In 'principe' omdat er in samenspraak met de transportsector wel een landelijke overgangsregeling is afgesproken voor relatief 'schone' voertuigen waar nu nog geen of onvoldoende alternatieven voor zijn. Zie afbeelding.



In de zero emissiezone mogen uiteindelijk dus alleen nog emissievrije logistieke voertuigen rijden (elektrisch of waterstof). Dit heeft natuurlijk gevolgen voor de bevoorrading van de winkels en horeca in de zones, maar denk bijvoorbeeld ook aan vuilniswagens, glazenwassers, klusbedrijven, pakketbezorgers voor particulieren, veegwagens, opbouw markt, etc. De invoering van de zone raakt dus veel mensen en bedrijven en dient daarom zorgvuldig en weloverwogen uitgevoerd te worden en, niet in de laatste plaats, goed gecommuniceerd te worden.

### Wat gaan we daarom doen?

Het college heeft eind 2020 ingestemd met de uitvoeringsagenda ZES. Deze kan gezien worden als een gezamenlijk stappenplan van de betrokken partijen als gemeenten, het ministerie, transportsector en stichting natuur&milieu. In de agenda leggen de betrokkenen vast wat zij de komende periode gaan uitzoeken, afstemmen en uitvoeren teneinde de invoering van Zero Emissiezones in 2025 goed te laten verlopen. Op de website

opwegnaarzes.nl zijn de landelijke ontwikkelingen te volgen, worden voorbeelden gedeeld van elektrische logistiek en is er een databank voor gemeenten.

### **Gemeentelijke taken**

Eind 2022 is een plan van aanpak opgesteld om richting te geven aan de gemeentelijke taken voor de invoering van de Zero-Emissiezone Stadslogistiek.

In dit plan zijn er 3 hoofdtaken onderscheiden:

- Communicatie;
- Juridisch (verkeersbesluiten)
- ANPR-camera's en bebording

### **Ad. 1 communicatie**

In 2022 heeft er een gedragsstrategie onderzoek plaats gevonden .

Het doel van de gedragsstrategieonderzoek was vast te stellen wat de beste wijze is om Nijmeegse ondernemers informeren over (de komst van) de ZES, waarbij we:

- zoveel mogelijk weerstand wegnemen bij ondernemers;
- een proactieve houding t.o.v. (de komst van) de ZES stimuleren bij ondernemers.

In 2023 is op twee wijze vorm gegeven. Er is een informatie campagne gestart waarbij wij een aantal koplopers aan het woord laten over de overstap naar alternatieve methode van vervoer. Deze campagne loopt van maart 2023 tot december waar op gezette tijden de informatie online, socials, op straat (abri's) en nieuws- en vakbladen wordt gepubliceerd.

Om de ondernemers ook persoonlijk de informeren en helpen bij de transitie is sinds 1 maart 2023 onze ZE-adviseur actief (5.1.2e ). Hij benaderd de markt actief om informatie te verstrekken aan bedrijven een instellingen en reageert om vragen die aan het loket worden gesteld. In juni is een brief gestuurd naar alle eigenaren van een bedrijfsvoertuig die geregistreerd is in Nijmegen om de ZE-adviseur te introduceren en te informeren over de ZE-zone.

Voor 2024 blijft de informatie campagne doorlopen en is ook de ZE-adviseur beschikbaar om voor het MKB vragen te beantwoorden en te adviseren hoe zij het beste om kunnen gaan met de nieuwe situatie. Het invoeren van de ZE-zones heeft niet alleen invloed op de bedrijven die hier zijn gevestigd of diensten leveren in de zone maar ook alle inwoners binnen deze kunnen de maatregelen gevolgen hebben. Voor 2024 gaan we dan ook deze doelgroepen informeren.

### **Ad 2 Juridisch (verkeersbesluiten en ontheffingen).**

Voor de invoering van de ZE-zones is het noodzakelijk om verkeersbesluiten te nemen om de zone en voorwaarde hiervan vast te leggen. Omdat deze Zones in meerdere gemeentes komen en voorwaarde is dat deze zones in alle gemeente op de zelfde wijze werken moeten ook de verkeersbesluiten en ontheffingen op elkaar worden afgestemd. In de greendeal is ook besloten dat een centraal loket alle ontheffing aanvragen gaat behandelen voor alle gemeente.

Aan RDW (Rijksdienst voor wegverkeer) is gevraagd of zij het centraal loket ontheffingen nul-emissiezone willen gaan organiseren. Het onderzoek of RWD dit kan en onder welke voorwaarde heeft meer tijd gevraagd dan was voorzien. Vervolgens is het voorwaardelijk dat alle deelnemende gemeente de intentie hebben om de ontheffingen via het centraal loket te laten lopen. Hiervoor is in juni 2023 een intentieovereenkomst ter ondertekening verstuurd naar alle deelnemende gemeente. Op 20 juni heeft de gemeente Nijmegen deze intentie overeenkomst getekend en op 30 oktober is de intentie overeenkomst getekend door de staatssecretaris. De planning is dat het Centraal loket vanaf 1 juli 2024 operationeel is en alle ontheffing verzoeken gaat afhandelen.

Eind november 2023 wordt door SPES het definitieve ontheffingenbeleid van het centraal loket vastgesteld en daarmee ook de basis voor de ontheffingen van de ZE-zone. Het staat iedere gemeente vrij om aanvullende ontheffingsvoorwaarde op te nemen alleen worden deze niet getoetst door het centraal loket. Afhandeling van deze ontheffingen liggen bij de gemeente.

Voor de verkeersbesluiten heeft de gemeente Nijmegen besloten om te “leren” van de koplopers alvorens zelf de concept besluiten ter visie te leggen. In september zijn onder ander door de gemeente Rotterdam en Amsterdam de concept verkeersbesluiten ter visie gelegd.

Sinds oktober wordt er ook in Nijmegen gewerkt aan de concept verkeersbesluiten voor de ZE-zones en richten wij ons erop om medio januari 2024 de concept verkeersbesluiten te publiceren. Voor de afhandeling volgen wij de uitgebreide voorbereidingsprocedure ( Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure). Hiermee beogen wij dat alle belanghebbende de mogelijkheid hebben een reactie te geven op de voorgenomen besluiten (zowel positief als negatief). In de definitieve besluitvorming kan hier dan rekening mee worden gehouden. Tweede beoogde impact is de kans op een schortende werking voor de invoering van ZES hiermee tot een minimum te beperken.

Voor de verkeersbesluiten moet gemotiveerd worden waarom deze besluiten worden genomen en wat deze opleveren. Geconstateerd is dat de milieuonderzoeken die zijn gedaan in de eerdere fase ondertussen te oud zijn (onderzoeken Nijmegen van 2019) en niet specifiek genoeg waardoor er een grote kans bestaat dat deze bij vragen op het (concept-)verkeersbesluit juridisch niet houdbaar zijn. Er wordt nu een aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van de ZE-zone. Met dit onderzoek wordt inzage gegeven wat de positieve effecten zijn van de invoering van de ZE-zone

De effecten die minimaal behandeld moeten worden in de onderzoeken zijn voor de lucht kwaliteit en Klimaat. De eerste resultaten van het onderzoek zijn in november gedeeld en geconcludeerd kan worden dat:

Voor 2024 is dus voorzien om medio januari de concept- verkeersbesluiten en ontheffingen te publiceren. In september de definitieve besluiten en ontheffingen en de ZE-zones in te stellen per 1-1-2025

- **ANPR-camera's en bebording**

Voor de handhaving van de ZE-zones is gekozen voor vast ANPR(automatische kentekenplaatherkenning)-camera's. Voor de inkoop van de camera's en de onderhoudsdienst zijn in 2023 de benodigde aanbestedingsdocumenten opgesteld. Volgens planning wordt de aanbesteding medio januari 2024 gepubliceerd en is de verwachting dat in juni bekend is welke partij de opdracht gaat krijgen.

De camera's zijn er voor het bewaken van de zones maar om de zones herkenbaar te maken is het ook noodzakelijk om bebording te plaatsen om de zones aan te geven en waarschuwingen te plaatsen zodat een bestuurder op tijd de gelegenheid krijgt een andere route te kiezen. De bebordingsplannen zijn onderdeel van de verkeersbesluiten en zijn in september definitief. Voor het plaatsen kan gebruik worden gemaakt van een raamcontract waardoor er geen aanbesteding nodig is. Het plaatsen van de bebording staat gepland voor de laatste weken van 2024.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

mr. drs. A.H. van Hout  
gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls  
burgemeester

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 4



# Nijmegen

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Datum 21 mei 2024  
Betreft Informatiebrief Ambtelijke concept  
beantwoording zienswijzeprocedure Zero  
Emissiezones Stadslogistiek (ZES) Nijmegen

Geachte leden van de raad,

In deze brief brengen wij u op de hoogte over de ingediende zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Zero-Emissiezones Stadslogistiek (ZES) Nijmegen, inclusief onze voorgenomen reacties en waar dit leidt tot aanpassingen in het verkeersbesluit. De definitieve collegereactie op alle zienswijzen volgt in september. Dan wordt het verkeersbesluit genomen met de nota van beantwoording op de zienswijzen als bijlage.

Wij brengen u nu op de hoogte van de richting die we op willen, zodat indien gewenst hier nog een gesprek over gevoerd kan worden op een politieke avond voor het zomerreces.

### Procesverloop

Burgemeester en wethouders hebben op 24 januari 2024 via een ontwerp-verkeersbesluit besloten om een geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege een nul-emissie zone in te stellen, waarbij door middel van een onderbord model C22c1 alleen nog maar voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan in de aangewezen gebieden.

Het ontwerp- verkeersbesluit van burgemeester en wethouders is gepubliceerd in het Gemeenteblad van 15 februari 2024. Hierin is meegedeeld dat:

- het ontwerp verkeersbesluit met bijbehorende stukken voor eenieder ter inzage is gelegd bij de informatiebalie van de Stadswinkel aan de Mariënborg 75 en digitaal via [www.officiëlebekendmakingen.nl](http://www.officiëlebekendmakingen.nl);
- belanghebbenden hun zienswijze naar voren kunnen brengen tegen het ontwerp verkeersbesluit van burgemeester en wethouders gedurende een termijn van 6 weken, ingaande op 16 februari 2024;

De termijn waarbinnen zienswijzen tegen dit ontwerpverkeersbesluit kon worden ingediend liep van 16 februari 2024 tot en met 29 maart 2024. Dit kon via de telefoon, per mail of per brief. Zienswijzen die na 29 maart 2024 zijn ontvangen, zijn buiten de gestelde termijn gegeven en daarmee niet ontvankelijk.

#### Postadres

Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

#### Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
[nijmegen.nl](http://nijmegen.nl)

#### Contactpersoon

5.1.2e  
5.1.2e @nijmegen.nl  
5.1.2e

#### Ons kenmerk

—

#### Bijlage(n)

1

### **Ingediende zienswijzen**

Per zienswijze is bekeken of de beschreven belangen of feiten relevant zijn voor het ontwerp-verkeersbesluit. De zienswijzen kunnen aanleiding zijn om het definitieve verkeersbesluit (op onderdelen) aan te passen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit wat nu voor heeft gelegen.

Er zijn in totaal 232 zienswijzen ingediend. In de bijlage vindt u een samenvatting hiervan, inclusief onze voorgenomen reactie. Er is een bundeling gemaakt van de ingediende zienswijzen naar algemene onderwerpen en doelgroepen:

- Algemeen
  - Positieve zienswijzen
  - Effect van de ZES
  - Laadinfrastructuur/ Netcongestie
- Doelgroepen
  - Ondernemers: algemene vragen financiële en technische haalbaarheid
  - Bouwlogistiek
  - Ambulante handel
  - Kermisexploitanten
  - Scheepvaart Waalkade
  - Inwoners van de ZES
  - Omwonenden Heijendaal

Per onderdeel is een samenvatting gegeven van de ingediende zienswijzen die over het betreffende onderwerp of doelgroep gaat. Vervolgens is deze voorzien van een voorgenomen reactie en of dit dan zou leiden tot een aanpassing van het ontwerp-verkeersbesluit.

Bij de behandeling is geconstateerd dat over een aantal onderwerpen veel reacties zijn binnen gekomen die niet relevant zijn voor het ontwerpbesluit. Deze reacties zijn verzameld en doorgestuurd naar de afdeling die verantwoordelijk is voor het specifieke onderwerp.

### **Voorgestelde aanpassingen**

Op basis van de ingediende zienswijzen zijn wij voornemens om op de volgende onderwerpen aanpassingen in het verkeersbesluit door te voeren:

*Ontheffingsaanvraag bij netcongestie, d.w.z. geen mogelijkheid voor benodigde laadinfrastructuur*

Naar verwachting kunnen de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel worden beperkt de komende jaren, aangezien de knelpunten met name bij grootverbruikers liggen. Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar op korte termijn geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is

hangt af van meerdere factoren. De beoordeling hiervan vergt maatwerk. Het advies is om deze situaties te beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule). Voor deze ontheffing wordt momenteel op landelijk niveau gewerkt aan een uitwerking en toetsingskader. Daarnaast is aanvullend onderzoek betreffende de gevolgen van netcongestie noodzakelijk. Hier wordt op korte termijn invulling aan gegeven. Verder worden jaarlijks de stand van zaken op het gebied van netcongestie gemonitord. Aan de hand van de informatie die voortkomt uit het onderzoek en de monitoring zullen nieuwe oplossingen gevonden moeten worden en wordt waar nodig bijgestuurd. Samenwerking op regionaal of landelijk niveau is daarbij van belang.

Commented 5.1.2e Hier weg laten?

*Aanpassing ontheffingsmogelijkheden voor de ambulante handel;*

Enkele zienswijzen gaan in op de specifiek voor Nijmegen geldende beperkte vergunningsduur voor de ambulante handel en de hieraan verbonden investeringen. Deze zienswijzen zijn aanleiding om een generieke ontheffing voor de ambulante handel te overwegen. Het college ziet aanleiding om voor deze specifieke doelgroep, ambulante handelaren die over marktplaatsvergunningen en/of standplaatsvergunningen voor de locatie centrum beschikken, de mogelijkheid te bieden voor een ontheffing ten behoeve van het inrijden van de zero-emissiezone. Het advies is om deze ontheffing gelijk te trekken met de duur van de geldende vergunningen, namelijk t/m 2032. Vanaf 2033 zou dan ook de ambulante handel moeten voldoen aan de regels voor de zero-emissiezones.

*Zonering Campus Heijendaal: Onderzoeken om de zone uit te breiden*

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het advies is om nader te verkennen of de Laan van Scheut of heel Park Heijendaal opgenomen wordt in de zero-emissiezone. Hier is een aanvullende verkenning voor nodig.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

drs. A. van der Klift  
Gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls  
burgemeester

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3



# Nijmegen

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Datum 21 mei 2024  
Betreft Informatiebrief zienswijzeprocedure Zero  
Emissiezones Stadslogistiek (ZES) Nijmegen

Geachte leden van de raad,

In deze brief brengen wij u op de hoogte over de ingediende zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Zero-Emissiezones Stadslogistiek (ZES) Nijmegen, inclusief onze voorgenomen reacties en waar dit leidt tot aanpassingen in het verkeersbesluit. De definitieve collegereactie op alle zienswijzen volgt in september. Dan wordt het verkeersbesluit genomen met de nota van beantwoording op de zienswijzen als bijlage.

Wij brengen u nu op de hoogte van de richting die we op willen, zodat indien gewenst hier nog een gesprek over gevoerd kan worden op een politieke avond voor het zomerreces.

### Procesverloop

Burgemeester en wethouders hebben op 24 januari 2024 via een ontwerp-verkeersbesluit besloten om een geslotenverklaring voor bedrijfs- en vrachtauto's vanwege een nul-emissie zone in te stellen, waarbij door middel van een onderbord model C22c1 alleen nog maar voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan in de aangewezen gebieden.

Het ontwerp- verkeersbesluit van burgemeester en wethouders is gepubliceerd in het Gemeenteblad van 15 februari 2024. Hierin is meegedeeld dat:

- het ontwerp verkeersbesluit met bijbehorende stukken voor eenieder ter inzage is gelegd bij de informatiebalie van de Stadswinkel aan de Mariënborg 75 en digitaal via [www.officiëlebekendmakingen.nl](http://www.officiëlebekendmakingen.nl);
- belanghebbenden hun zienswijze naar voren kunnen brengen tegen het ontwerp verkeersbesluit van burgemeester en wethouders gedurende een termijn van 6 weken, ingaande op 16 februari 2024;

De termijn waarbinnen zienswijzen tegen dit ontwerpverkeersbesluit kon worden ingediend liep van 16 februari 2024 tot en met 29 maart 2024. Dit kon via de telefoon, per mail of per brief. **Zienswijzen die na 29 maart 2024 zijn ontvangen, zijn buiten de gestelde termijn gegeven en daarmee niet ontvankelijk.**

#### Postadres

Gemeente Nijmegen  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

#### Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
[nijmegen.nl](http://nijmegen.nl)

#### Contactpersoon

5.1.2e  
5.1.2e @nijmegen.nl  
5.1.2e

#### Ons kenmerk

D240432372

#### Bijlage(n)

1

**Commented [PM1]:** Verwijderen aangezien er geen zienswijze na 29 maart zijn ingediend

### **Ingediende zienswijzen**

Per zienswijze is bekeken of de beschreven belangen of feiten relevant zijn voor het ontwerp-verkeersbesluit. De zienswijzen kunnen aanleiding zijn om het definitieve verkeersbesluit (op onderdelen) aan te passen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit wat nu voor heeft gelegen.

Er zijn in totaal 232 zienswijzen ingediend. In de bijlage vindt u een samenvatting hiervan, inclusief onze voorgenomen reactie. Er is een bundeling gemaakt van de ingediende zienswijzen naar algemene onderwerpen en doelgroepen:

- Algemeen
  - Positieve zienswijzen
  - Effect van de ZES
  - Laadinfrastructuur/ Netcongestie
- Doelgroepen
  - Ondernemers: algemene vragen financiële en technische haalbaarheid
  - Bouwlogistiek
  - Ambulante handel
  - Kermisexploitanten
  - Scheepvaart Waalkade
  - Inwoners van de ZES
  - Omwonenden Campus Heijendaal

Per onderdeel is een samenvatting gegeven van de ingediende zienswijzen die over het betreffende onderwerp of doelgroep gaat. Vervolgens is deze voorzien van een voorgenomen reactie en of dit dan zou leiden tot een aanpassing van het ontwerp-verkeersbesluit.

Bij de behandeling is geconstateerd dat over een aantal onderwerpen veel reacties zijn binnen gekomen die niet relevant zijn voor het ontwerpbesluit. Deze reacties zijn verzameld en doorgestuurd naar de afdeling die verantwoordelijk is voor het specifieke onderwerp.

### **Voorgestelde aanpassingen**

Op basis van de ingediende zienswijzen zijn wij voornemens om op de volgende onderwerpen aanpassingen in het verkeersbesluit door te voeren:

*Ontheffingsaanvraag bij netcongestie, d.w.z. geen mogelijkheid voor benodigde laadinfrastructuur*

Naar verwachting kunnen de problemen voor ondernemers in verband met de netcongestie voor een groot deel worden beperkt tot 2027/2028, aangezien de knelpunten met name bij grootverbruikers liggen. Dit neemt niet weg dat er situaties kunnen ontstaan waar op korte termijn geen oplossing voorhanden is. Of dit het geval is hangt af van meerdere factoren. De beoordeling hiervan vergt maatwerk. Het voornemen is om deze

situaties te beoordelen in het kader van een ontheffingsaanvraag op grond van de afwijkingsbevoegdheid van het college (hardheidsclausule). **Deze bevoegdheid geeft het college de mogelijkheid om in individuele gevallen af te wijken van de beleidsregel.** Voor deze **bijzondere gevallen** wordt momenteel op landelijk niveau gewerkt aan een uitwerking en toetsingskader.

Voor na 2027/2028 zijn aanvullende maatregelen nodig, waar de gemeente met de betrokken partijen aan werkt. Onderzoeken en monitoring is nodig om de komende jaren bij te sturen waar nodig. Richting 2030 worden de zero-emissie-eisen strikter en dit moet wel realistisch zijn qua laadinfra. Samenwerking op regionaal en landelijk niveau is daarbij van belang.

**Aanpassing ontheffingsmogelijkheden voor de ambulante handel;**

Enkele zienswijzen gaan in op de specifiek voor Nijmegen geldende beperkte vergunningsduur voor de ambulante handel en de hieraan verbonden investeringen. Deze zienswijzen zijn aanleiding om een generieke ontheffing voor de ambulante handel te overwegen. Het college ziet aanleiding om voor deze specifieke doelgroep, ambulante handelaren die over marktplaatsvergunningen en/of standplaatsvergunningen voor de locatie centrum beschikken, de mogelijkheid te bieden voor een ontheffing ten behoeve van het inrijden van de zero-emissiezone stadslogistiek. Het advies is om deze ontheffing gelijk te trekken met de duur van de geldende vergunningen, namelijk tot en met 2032.

*Zonering Campus Heijendaal: Onderzoeken om de zone uit te breiden*

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het advies is om nader te verkennen of de Laan van Scheut of heel Park Heijendaal opgenomen wordt in de zero-emissiezone stadslogistiek. **Eventuele aanpassingen aan de ZE-zone wordt opgenomen in het definitieve verkeersbesluit van de ZE-zones**

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

drs. A. van der Klift  
Gemeentesecretaris

drs. H.M.F. Bruls  
burgemeester

**Commented** 5.1.2e : 5.1.2e , neem jij hier je aangepaste tekst over uit de bijlage?

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 3

**From:** "5.1.2e" <5.1.2e@nijmegen.nl>  
**Sent:** 9/14/2022 9:43:20 AM  
**To:** "5.1.2e" <5.1.2e@ru.nl>  
**Cc:**  
**Subject:** RE: Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal

Dankjewel 5.1.2e !

Als de info via jullie kan lopen is dat natuurlijk helemaal goed.

Groeten

5.1.2e

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@ru.nl>

**Verzonden:** woensdag 14 september 2022 11:26

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@nijmegen.nl>

**Onderwerp:** RE: Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal

Nabrand: je heb natuurlijk in Park Brakkenstein nog een aantal gebruikers, zoals tennisvereniging, scouting en horeca. Dat is geen onderdeel van een van de campuspartners, maar krijgen wel met ZES te maken. Ga ervan uit dat jullie die al op de radar hebben, maar voor de zekerheid...

5.1.2e

**Van:** 5.1.2e

**Verzonden:** woensdag 14 september 2022 10:54

**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@nijmegen.nl>

**Onderwerp:** RE: Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal

Hoi 5.1.2e, ik heb opgezocht welke bedrijven zich op de campus bevinden binnen het ZES gebied. Zie excel in de bijlage. Het is overigens een momentopname, er zit nogal verloop in de huurders in mn de verzamelgebouwen.

Ik kan geen email of telefoonnummers delen, maar jullie kunnen evt wel via ons de informatie over ZES delen via een mailing naar de huurders van bedrijfsverzamelgebouwen. Dat is het grootste deel van de bedrijven.

Groet, 5.1.2e

5.1.2e | Adviseur mobiliteit en bereikbaarheid | Campus & Facilities | Radboud Universiteit | Postbus 9103, 5.1.2e

5.1.2e Nijmegen | 5.1.2e | [www.ru.nl](http://www.ru.nl)

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@nijmegen.nl>

**Verzonden:** maandag 12 september 2022 09:44

**Aan:** 5.1.2e @roc-nijmegen.nl; 5.1.2e @roc-nijmegen.nl; 5.1.2e @roc-nijmegen.nl; 5.1.2e

<5.1.2e@ru.nl>; 5.1.2e : <5.1.2e@han.nl>; 5.1.2e @han.nl; 5.1.2e

<5.1.2e@han.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@nijmegen.nl>; 5.1.2e @han.nl; 5.1.2e

5.1.2e <5.1.2e@ru.nl>; 5.1.2e : <5.1.2e@han.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@radboudumc.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@radboudumc.nl>; 5.1.2e

(5.1.2e @radboudumc.nl) <5.1.2e@radboudumc.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@ru.nl>

**CC:** 5.1.2e <5.1.2e@gelderland.nl>

**Onderwerp:** FW: Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal

En hierbij nog de presentatie van 5.1.2e + een voorbeeld van een aanbestedingsleidraad.

Groeten,

Freya

**Van:** Zweers, Christiaan <c.zweers@gelderland.nl>

**Verzonden:** zondag 11 september 2022 21:50

**Aan:** Freya Stob <f.stob@nijmegen.nl>

**Onderwerp:** RE: Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal

Hai Freya,

Hierbij mijn presentatie en de inkoopvoorwaarden voor het gebruik van de hub. Ik weet niet of je nog andere info heb die je hierbij wilt versturen, daarom stuur ik alle info naar jou. Bedankt.

Aanbesteding: Hoofdstuk 2.3 op pagina 10 met programma van eisen 75 t/m 97 op pagina's 45 t/m 48

Met vriendelijke groet,

Christiaan Zweers

Logistiek makelaar | 06 21810121 | [c.zweers@gelderland.nl](mailto:c.zweers@gelderland.nl) | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

Van: 5.1.2e <5.1.2e@nijmegen.nl>

Verzonden: donderdag 8 september 2022 18:47

Aan: 5.1.2e @roc-nijmegen.nl; 5.1.2e @roc-nijmegen.nl; 5.1.2e @roc-nijmegen.nl; 5.1.2e

<5.1.2e@ru.nl>; 5.1.2e : <5.1.2e@han.nl>; 5.1.2e @han.nl; 5.1.2e :

<5.1.2e@han.nl>; 5.1.2e <5.1.2e@nijmegen.nl>; 5.1.2e @han.nl;

5.1.2e @ru.nl; 5.1.2e : <5.1.2e@han.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@radboudumc.nl>; 5.1.2e @radboudumc.nl; 5.1.2e

(5.1.2e @radboudumc.nl) <5.1.2e@radboudumc.nl>; 5.1.2e

<5.1.2e@ru.nl>

CC: Zweers, Christiaan <c.zweers@gelderland.nl>

Onderwerp: Zero emissiezone stadslogistiek Heijendaal

Beste allemaal,

Vandaag hebben we bij elkaar gezeten om jullie bij te praten over de invoering van een Zero Emissiezone Stadslogistiek per 1 januari 2025. Met dank aan Christiaan voor zijn presentatie!

Zoals besproken ontvangen jullie hierbij nog de presentatie van Christiaan, (deel hem vooral met collega's waarvan je denkt dat het belangrijk is dat ze op de hoogte zijn) het onderzoek van Buck dat vorig jaar is gedaan en een memo waarin nog in wordt gegaan op een aantal vragen die er nog leefden en de tekst die nu al door de HAN wordt gebruikt bij aanbestedingen + nog een document met tips bij ZE inkoop.

Tijdens het overleg werd wel duidelijk dat invoering van zero emissie van invloed is op tal van zaken:

- Eisen aan leveranciers van producten en diensten en hoe je die (nu al) opneemt in je aanbestedingseisen.
- Inzet van logistieke hubs buiten de stad en binnen de campus.
- Gezamenlijk inkopen van goederen en diensten (relatie living lab)
- Campus toevoegen aan gemeentelijke lijst van bedrijventerreinen?
- Welke instellingen bedrijven moeten zijn aangehaakt bij de invoering van ZES op Heijendaal (Sanquin en het Max Planck instituut werden al genoemd, in het rapport van Buck zijn ook anderen geïnterviewd)
- Hoe informeer je je leveranciers over de veranderingen die op stapel staan?
- Wat betekent het voor de vervanging van je eigen wagenpark?
- Tegen welke problemen verwacht je aan te lopen in je eigen bedrijfsvoering? Waar is maatwerk nodig in het gemeentelijke ontheffingsysteem?
- Consequenties voor bouwlogistiek, ga je gebruik maken van bouwhubs?
- Hoe zorg je dat er voldoende stroom is op de bouwplaats voor het gebruik van elektrische machines (dieselaggregaten schieten natuurlijk niet op)
- Moet er (betaalde) openbare laadinfra komen en hoe voorkom je daar paalklevers?

Om te zorgen dat iedereen zich goed voorbereidt op de invoering van ZES, om te voorkomen dat ieder voor zich het wiel gaat uitvinden en om ervoor te zorgen dat binnen de campus alles op een samenhangende manier wordt opgepakt, is afgesproken dat deze bijeenkomst een vervolg krijgt in een werkgroep die hiermee aan de slag gaat.

Het idee is om per keer een onderwerp bij de kop te pakken waarbij de zaken die het meest urgent zijn als eerste aan de orde komen. De gemeente zal hiervoor het initiatief nemen

Om de voortgang erin te houden is er steeds per thema voor iedereen huiswerk zodat we de bijeenkomsten efficiënt kunnen gebruiken.

Een schot voor de boeg waar we als eerste mee aan de slag moeten / laaghangend fruit

- Zorgen voor een goed overzicht welke bedrijven en instellingen op de campus aangehaakt moeten zijn bij invoering ZES. Is daar een overzicht van? Welke consequenties heeft ZES voor deze partijen? Hoe kunnen we ze het beste aanhaken?
- Communicatie richting relaties (wellicht goed om in de communicatie aan te haken bij de ambitie dat de campus in 2030 emissievrij wil zijn)
- Opnemen in inkoopvoorwaarden / aanbestedingsstukken.

Als eerste zou ik jullie vragen of jullie een overzicht hebben van instellingen/bedrijven binnen het ZES gebied.

Hartelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Proces- en omgevingsmanager



Gemeente Nijmegen

5.1.2e

5.1.2e [@nijmegen.nl](mailto:5.1.2e@nijmegen.nl)

bereikbaar op maandag,  
dinsdag, woensdag en  
donderdag

Korte Nieuwstraat 6, 6511 PP

Nijmegen

Postbus 9105, 6500 HG

Nijmegen

---

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3



# Nijmegen

Gemeente Nijmegen  
T.a.v. wethouder Beukers

**Postadres**

Gemeente Nijmegen  
SR10  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

**Bezoekadres**

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
nijmegen.nl

**Contactpersoon**

5.1.2e  
5.1.2e @nijmegen.nl  
T 5.1.2e

**Ons kenmerk**

D230853936

Datum 6 september 2023  
Betreft Overgangsregeling zero-emissiezones

Geachte wethouder Beukers

Geachte wethouder Beukers,

Met dit schrijven reageren wij op uw bericht met betrekking tot de overgangsregeling zero-emissiezones ambulante handel ontvangen op 17/07/2023 en geregistreerd met kenmerk E23.002909.

U verwijst naar de brandbrief van CVAH en het antwoord daarop namens de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Ook haalt u de Kamermotie aan waarin de regering wordt verzocht om ondernemers de mogelijkheid te geven een ontheffing voor de zero emissiezones stadslogistiek aan te vragen als zij door een zwaarwegende reden niet over kunnen stappen op emissieloos vervoer. De brandbrief, antwoord en motie zijn ons bekend.

In uw brief pleit u voor meer maatwerk in de overgangsregeling om deze regeling beter te laten aansluiten bij de in uw brief geschetste kenmerken van de ambulante handel.

De overgangsregeling is bedoeld om de hoofdlijn van het beleid vast te leggen. Gemeenten, het ministerie en brancheorganisaties hebben enkele jaren geleden afspraken gemaakt over de uitzonderingen voor toegang tot de ZE-zones voor stadslogistiek. Deze afspraken zijn gepubliceerd en gecommuniceerd in juni 2019. Dit is gedaan om zo veel mogelijk en tijdig duidelijkheid te geven, en met oog op de door de brancheorganisaties aangegeven afschrijvingstermijnen van bestel- en vrachtauto's. Ongeacht het soort ondernemer en gebruik maakt de overgangsregeling mogelijk dat Euro-5-bestelbussen nog tot 2027 en Euro-6-bestelbussen nog tot 2028 toegang hebben tot de zone, en dat Euro-VI-vrachtwagens nog tot 2030 toegang hebben (mits voldoen aan leeftijdseisen).

Voor sommige soorten (diesel)voertuigen kunnen ontheffingen worden verleend tot 2030. Enerzijds dag ontheffingen, waarbij u terecht opmerkt dat het aantal dag ontheffingen

onvoldoende is voor bijvoorbeeld wekelijkse markten. Anderzijds langdurige ontheffingen, zoals de categorie “Ontheffing vanwege niet verkrijgbare emissie loze voertuigen”. De voorwaarden voor deze categorie worden nog uitgewerkt, waarbij ook rekening wordt gehouden met de ambulante handel. Deze ontheffingen zullen lopen via een centraal loket.

Tenslotte is in het beleid ruimte geschapen voor lokaal maatwerk. Hiervoor zijn twee categorieën

ontheffingsaanvragen voorzien: “dreigend faillissement” als de kosten van een emissieloos voertuig aantoonbaar leiden tot een risico voor de bedrijfsvoering van een onderneming, en de “hardheidsclausule” die het voor individuele gemeenten mogelijk maakt om ontheffing te verlenen aan lokale ondernemers die door individuele omstandigheden de overstap naar emissie loos vervoer niet of moeilijk kunnen maken.

Wij zijn van mening dat wij met het hiervoor beschreven pakket van ontheffingen aan het verzoek om maatwerk te leveren voor de ambulante handel tegemoet kunnen komen. Nog niet alle ontheffingen zijn al in detail uitgewerkt. Wij bereiden met het oog op het nemen van het verkeersbesluit over de zone ook het bijbehorende ontheffingenbeleid voor. Wij gaan hierover graag met alle ondernemers in gesprek. Zo staat er in oktober een overleg gepland met de marktcommissie van Nijmegen om uitleg te geven over de ZE-zone stadslogistiek en te inventariseren welke knelpunten er ontstaan voor de markt.

Bij vragen kunt u contact opnemen met onze ambtenaar 5.1.2e  
5.1.2e [5.1.2e@nijmegen.nl">@nijmegen.nl](mailto:<span style=), 5.1.2e

Met vriendelijke groet,

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

## Startoverleg SPES II ANE

### Deelnemers

- Provincie Gelderland: 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e (deels)
- Gemeente Nijmegen: 5.1.2e
- Gemeente Arnhem: 5.1.2e
- Gemeente Ede: 5.1.2e en 5.1.2e
- Ecorys: 5.1.2e en 5.1.2e
- &Morgen: 5.1.2e en 5.1.2e

### 1. Beoogde resultaten project per participant

#### Arnhem

1. Vervangen van camera's voor toezicht milieuzone
  - a. Inzet voor handhaving ZE zone (paal omlaag indien toegelaten in de zone)
  - b. Toegevoegde waarde voor handhaving van bundeling
  - c. Behoeftte aan gedetailleerd inzicht in de kosten
2. Handvat voor bundeling resulterend in minder bestel- en vrachtverkeer in binnenstad
  - a. Wat betekent het qua aantal camera's als we ook Bestuurskartier willen afdekken
3. Nadere concretisering / detaillering van genomen Raadsbesluit door het College als uitwerking van het Luchtplan 2025

#### Ede

1. Organiseren van het proces met stakeholders
  - a. Met alle betrokkenen (dus niet alleen kleine partijen, maar ook TLN en evofenedex)
  - b. Gericht op vaststellen van de omvang van de ZE zone (omvang nog niet vastgesteld)
  - c. Gericht op welke toegangswegen gehandhaafd moeten worden, in relatie tot potentieel doorgaand verkeer
  - d. Doorlopen stappenplan BCI als onderdeel stakeholderproces.
2. Uitwerking van kosten en baten
  - a. CO<sub>2</sub> effect van een ruime zone, definiëren in 3 ZE zone varianten
  - b. CO<sub>2</sub> effect van beter bundeling
  - c. Gemeentelijke kosten door instellen ZE zone, o.a. in camera's.
  - d. Geen behoefte aan overige MKBA posten (Noxxen etc)
3. Realiseren minder bestel- en vrachtverkeer in binnenstad

#### Aanvullend:

- Geen ondersteuning nodig voor het Raadsbesluit, volgt uit 3 inhoudelijke punten hierboven.
- Wil graag inzicht in hoeveelheid geld/tijd beschikbaar uit het project voor Ede.

#### Nijmegen

1. Detaillering Raadsbesluit zero emissiezone 3 gedefinieerde gebieden door invullen stappenplan BCI
  - a. Advies over wijze van handhaven
  - b. Gedetailleerde kosten voor invoering ZE zone in 3 deelgebieden
  - c. Benutten systeem van handhaving ZE zone voor weren van snor- en bromfietsen
2. Handvatten voor bundeling en mogelijkheden om bundeling af te dwingen
3. Aansluiten op lokale en regionale projecten efficiënte stadslogistiek

- a. Regionaal programma Slim Onderweg
  - b. Living lab Heijendaal (aanbieders van hub-concepten)
- 4. Betrekken van ondernemers in het proces: voorbereiden van permanente dialoog met kleine ondernemers:
  - a. Informeren ZE zone
  - b. Realisering van bundeling (zie ook 4)
- 5. De vraag werd gesteld of camera's gebruikt kunnen worden voor scooters en bromfietsen in de binnenstad. Deze vraag werd negatief beantwoord omdat deze camera's van voren scannen terwijl de nummerplaat bij scooters en bromfietsen achterop zit

### **Provincie Gelderland**

1. Realiseren permanente duurzame dialoog met kleinere partijen
2. KBA: opbrengsten van investeringen in een grotere ZE zone, met name CO<sub>2</sub> en stikstof (laatste is een politieke wens)
3. Werkwijze ANE vertalen naar andere gemeenten (met name Apeldoorn)
4. Toepassen werkwijze bij herontwikkeling van het bestuurskwartier in Arnhem

### Rode draad voor alle participanten

- Proces met stakeholders op gang brengen en houden
- Realiseren bundeling van ladingstromen
- Zero emissie zone
  - Kostenindicatie handhaving
  - Impact op CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>

### 2. Kosten en handhaving

#### **Arnhem**

##### Benodigde input:

1. Omvang gebied voetgangerszone en Bestuurskwartier (op kaart), geplande camera's voor handhaving venstertijden, (kentekenonderzoek voetgangersgebied beschikbaar?).
2. Tellingen van het aantal voertuigen in beide gebieden
3. Kentekenonderzoek van het voetgangersgebied als deze beschikbaar is
4. Een naam en telefoonnummer van degene die inhoudelijk over dit onderwerp gaat (parkeerbeheer, handhaving, etc?)

#### **Ede**

##### Benodigde input:

1. Omvang van de 3 gebieden (op kaart)
2. Telling van het aantal voertuigen in de 3 gebieden (kentekenonderzoek beschikbaar?)
3. Overzicht van mogelijkheden voor handhaving. Ede gaf aan deze opgesteld te hebben
4. Een naam en telefoonnummer van degene die inhoudelijk over dit onderwerp gaat (parkeerbeheer, handhaving, etc?)

#### **Nijmegen**

##### Benodigde input:

1. Omvang van de 3 gebieden (op kaart)
2. Telling van het aantal voertuigen in de 3 gebieden (kentekenonderzoek beschikbaar?)
3. Een naam en telefoonnummer van degene die inhoudelijk over dit onderwerp gaat (parkeerbeheer, handhaving, etc?)

### 3. Voorbereidingen dialoog

1. Voorbereidingen op korte termijn starten ivm moeilijke feestdagenperiode (medio november tot begin januari)
2. Ede andere fasering dan Arnhem en Nijmegen: proces start met deze activiteiten
3. Benutten van lopende trajecten (met name Arnhem en Nijmegen)
  - a. Regionaal (Slim onderweg)
  - b. Logistiek makelaar
  - c. HAN Nijmegen (oktober een sessie gepland)
  - d. Programma levendit centrum Ede

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1

# **Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen houdende beleidsregels omtrent ontheffingen van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's gemeente Nijmegen 2025 (Ontheffingenbeleid nul-emissiezone gemeente Nijmegen 2025)**

Intitulé

Ontheffingenbeleid nul-emissiezone gemeente Nijmegen 2025

Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Nijmegen, gelezen het voorstel van [...] d.d. [...] met registratienummer [...].

Gelet op

- artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994;
- de artikelen 62, 86c, 86d, 86e en 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en
- de artikelen 4:81 eerste lid, 4:83 en 1:3 vierde lid van de Algemene wet bestuursrecht,

gezien [*de inspraakreacties en de nota van beantwoording van [datum], en de adviezen van de Commissies gemeente Nijmegen* ] ;

(*Deze cursieve tekst is een voorbeeld; hier voor betreffende gemeente beschrijven welke verkeersbesluitprocedure doorlopen is, inclusief genoemde data.*)

- overwegende dat het bevoegd gezag bij verkeersbesluit van [datum] per [datum] een nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's heeft ingesteld;

besluit:

## **Artikel 1 Definities:**

In dit besluit wordt verstaan onder:

- **bedrijfsauto:** voertuig als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990;
- **bijzonder voertuig:** vrachtauto met carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31, of de aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF, een kermisvrachtauto, een circusvrachtauto, een vrachtauto ingezet voor exceptioneel transport, een verhuisauto, een vrachtauto met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer, of een opleggertrekker met 4 of meer-assen;
- **Centraal Loket:** door het college gemandateerde die namens het college de in het mandaat aangeduide ontheffingsaanvragen inzake de bij verkeersbesluit ingestelde nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's in behandeling neemt en namens het college besluit op deze aanvragen;
- **college:** het college van burgemeester en wethouders van gemeente Nijmegen;
- **datum van eerste toelating (DET):** datum waarop het voertuig voor het eerst in gebruik is genomen, zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW;
- **datum tenaamstelling:** datum waarop het voertuig op naam is gesteld zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW;
- **eigenaar:** de natuurlijke persoon of de rechtspersoon op wiens naam het kenteken bij de RDW geregistreerd staat;
- **emissieklasse:** klasse van uitstoot als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990;
- **emissieloos voertuig:** voertuig als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990;
- **vrachtauto voor exceptioneel transport:** vrachtauto als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990;
- **kampeerwagen:** voertuig als bedoeld in artikel 1.1 Regeling voertuigen;
- **kermis- en circusvrachtauto:** vrachtauto als bedoeld in artikel 86c RVV 1990;

- **lease:** zowel operationele als financiële lease waaraan een rechtsgeldige leaseovereenkomst ten grondslag ligt;
- lessee: persoon of entiteit die een overeenkomst van lease is aangegaan met betrekking tot een voertuig;
- **nul-emissiezone:** ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen in een gemeente waar, om reden van leefbaarheid, luchtkwaliteit en klimaat, een selectief toelatingsbeleid voor bedrijfsauto's en vrachtauto's wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder, luchtverontreiniging en CO<sub>2</sub>-uitstoot, dat is ingesteld bij verkeersbesluit door middel van de zonaal uitgevoerde verkeersborden C22e, met onderborden als aangegeven in artikel 86<sup>e</sup> van het RVV 1990;
- **plug-in hybride vrachtauto:** vrachtauto die in het kentekenregister van de RDW gekenmerkt is met OCV-HEV;
- **RDW:** Dienst Wegverkeer;
- **RVV 1990:** Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- **toegang:** recht op verblijf in de zone op de datum of periode waarvoor vrijstelling of ontheffing verleend is;
- **verhuisauto:** vrachtauto als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990 en die als zodanig bij het Centraal Loket is geregistreerd;
- **vrachtauto:** voertuig als bedoeld in artikel 1 van het RVV 1990.

## § 1 – LANGDURIGE ONTHEFFINGEN

### Artikel 2 – Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig

1. Het college verleent op aanvraag van een eigenaar of lessee van een bedrijfs- of vrachtauto een ontheffing op kenteken, indien dit voertuig aantoonbaar vervangen wordt door een emissieloos voertuig dat nog niet geleverd is en in het geval van een leasevoertuig de leaseperiode langer is dan een jaar gerekend vanaf het moment van levering van het leasevoertuig.
2. Bij de aanvraag in verband met de vervanging van een voertuig door een emissieloos voertuig wordt ten minste een aankoopbewijs in de vorm van een opdrachtbevestiging, met de verwachte levertijd van het aangekochte voertuig inclusief eventuele opbouw overlegd.
3. Bij de aanvraag in verband met de vervanging van een voertuig door een emissieloos leasevoertuig, wordt ten minste een leasecontract met de verwachte levertijd van het te leasen voertuig overlegd.
4. Bij de aanvraag in verband met de vervanging door een emissieloos voertuig van een voertuig waarvoor een aanbestedingsprocedure gaande is, wordt ten minste een bewijs van start van de aanbesteding overlegd.
5. Een ontheffing gebaseerd op het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid wordt verleend voor de duur van de levertijd plus dertig dagen.
6. Het vervangen voertuig komt niet meer in aanmerking voor een nieuwe ontheffing op grond van dit artikel.

### Artikel 3 – Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing voor de volgende categorieën bijzondere voertuigen met een Datum Eerste Toelating (DET) tot 13 jaar oud die geen toegang hebben tot de nul-emissiezone:
  - a) kermis- en circusvrachtauto's;
  - b) vrachtauto's voor exceptioneel transport;
  - c) verhuisauto's;
  - d) vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer.
2. De ontheffing voor een kermis- of circusvrachtauto wordt verleend als blijkt uit belastinggegevens dat het voertuig gedeeltelijke vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting heeft gekregen.

3. De ontheffing voor een vrachtauto voor exceptioneel transport wordt verleend als het voertuig in het kentekenregister geregistreerd staat als vrachtauto N2 of N3 met inrichtingscode trekker (22) en bovendien 8 wielen of meer heeft.
4. De ontheffing voor een verhuisauto wordt verleend als de verhuisonderneming die het kenteken aanmeldt, staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel in de categorie 'Verhuisvervoer', als het aangemelde voertuig een verhuisauto is, en de verhuisonderneming de kentekenhouder is. Om vast te stellen of verhuizen niet slechts incidenteel gebeurt kan aanvrager gevraagd worden om een of meer van de volgende stukken te overleggen:
  - a. verhuisovereenkomsten, waaruit blijkt dat er het hele jaar door wordt verhuisd;
  - b. een verzekeringspolis, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen en verhuizingen als activiteit zijn gedekt door een aansprakelijkheidsverzekering;
  - c. opleidingscertificaten, waaruit blijkt dat het personeel dat in dienst is, een verhuisopleiding heeft genoten;
  - d. Algemene Voorwaarden, welke zijn aangepast op het uitvoeren van verhuizingen
  - e. Voor leden van de Organisatie voor Erkende Verhuizers volstaat een kopie van het lidmaatschapsbewijs.
5. De ontheffing voor een vrachtauto met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt verleend op grond van een keuringsbewijs van de RDW voor dit voertuig. Als de kraan meerdere keren uitschuifbaar is dient het hefvermogen te zijn als volgt:
  - a. minimaal 33 tonmeter als de mast 2 keer uitschuifbaar is;
  - b. minimaal 32 tonmeter als de mast 3 keer uitschuifbaar is;
  - c. minimaal 31 tonmeter als de mast 4 keer uitschuifbaar is;
  - d. minimaal 30 tonmeter als de mast 5 keer uitschuifbaar is;
  - e. minimaal 29 tonmeter als de mast 6 keer uitschuifbaar is;
  - f. minimaal 29 tonmeter als de mast 7 keer uitschuifbaar is;
  - g. minimaal 28 tonmeter als de mast 8 keer uitschuifbaar is.
6. Het college weigert een aanvraag voor een ontheffing voor een bijzonder voertuig met een datum van eerste toelating van 13 jaar of ouder als bedoeld in dit artikel.

#### **Artikel 4 – Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met dreigend faillissement**

1. Het college verleent op aanvraag van een eigenaar of lessee ontheffing voor een bedrijfs- of vrachtauto, indien wordt aangetoond dat dreigend faillissement in verband met aanschafkosten van een emissieloos voertuig dit noodzakelijk maakt.
2. Het college verleent de ontheffing indien de aanvrager, ter beoordeling van het college, aantoont dat:
  - a. voor de onderneming geen alternatieve vervoeroplossing voorhanden is om de nul-emissiezone te betreden, rekening houdend met de verhouding tussen laadcapaciteit van diens voertuig en de werkelijke vracht;
  - b. met het voertuig vaker dan het maximaal aantal te verkrijgen dagontheffingen in de nul-emissiezone wordt gereden;
  - c. afhankelijk is van de nul-emissiezone voor zijn omzet;
  - d. en/of de aanvrager failliet dreigt te gaan indien een emissieloos voertuig wordt aangeschaft.
3. Om te beoordelen of sprake is van de situatie in het vorige lid, onderdeel d, toetst het college de financiële positie van de onderneming. Hierbij wordt gekeken naar de draagkracht, waaronder wordt verstaan de mate waarin de onderneming in staat is om investeringen te doen. Hiertoe wordt in de door aanvrager aan te leveren jaarrekeningen gelet op de ontwikkeling van de omzet en het resultaat uit onderneming en daarmee de ontwikkeling van de vermogenspositie van de onderneming. Met vermogenspositie wordt hier de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen op de balans bedoeld en de ontwikkeling duidt op het toevoegen of het onttrekken aan het eigen vermogen. Het privévermogen en inkomsten buiten de onderneming blijven buiten beschouwing. Deze ontwikkeling van de vermogenspositie wordt gewaardeerd en uitgedrukt in 3

mogelijke categorieën van draagkracht in relatie tot de mogelijkheid van het doen van een investering voor de nul-emissiezone: beperkte draagkracht, voldoende draagkracht en ruim voldoende draagkracht. Ontheffing wordt verleend als uit de beoordeling blijkt dat de investering door de onderneming in een emissieloos voertuig, of het ontzeggen van de toegang tot de nul-emissiezone voor het huidige voertuig, consequenties heeft voor het voortbestaan van de onderneming.

4. Een ontheffing op basis van dit artikel kan per voertuig met bijbehorend kenteken maximaal drie keer worden verleend voor telkens maximaal één jaar.
5. De ondernemer of eigenaar van het voertuig overlegt bij de aanvraag de volgende documenten:
  - a. jaarrekeningen van de afgelopen drie jaar;
  - b. BTW-aangiften van het huidige jaar;
  - c. overzicht van het voertuigenpark van de onderneming van de aanvrager;
  - d. rittenstaten en facturen waaruit de behaalde omzet in de nul-emissiezone met het betreffende voertuig blijkt;
  - e. contracten waaruit blijkt dat de onderneming werkzaamheden in de nul-emissiezone heeft;
  - f. kenteken van het betreffende voertuig;
  - g. voor zover aanwezig een offerte van de leverancier van een voor de nul-emissiezone geschikt voertuig inclusief de eventueel noodzakelijke aanpassingen aan het voertuig; en
  - h. indien aanwezig een standplaatsvergunning of marktvergunning.

#### **Artikel 5 – Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto**

1. Het college verleent op aanvraag een ontheffing voor een plug-in hybride vrachtauto, indien deze aantoonbaar emissieloos rijdt in de nul-emissiezone.
2. De ondernemer of eigenaar verklaart schriftelijk bij de aanvraag:
  - a. elektrisch te rijden in de nul-emissiezone, en
  - b. voertuigdata bij te houden met daarbij de gereden routes.
3. Aan de ontheffing wordt in elk geval het voorschrift verbonden dat de ontheffinghouder op verzoek van het college, binnen 6 weken, voertuigdata verstrekt waaruit blijkt dat emissieloos wordt gereden in de nul-emissiezone.
4. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat het voertuig niet emissieloos binnen de nul-emissiezone heeft gereden, wordt de ontheffing ingetrokken.

#### **Artikel 6 – Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn**

1. Het college verleent op aanvraag voor voertuigen ontheffing waarvoor nog geen emissieloos alternatief voertuig verkrijgbaar is.
2. Een adviescommissie van gemeenten en deskundigen adviseert het college via het Centrale Loket of er bij de aanvraag voor een ontheffing voor een nieuw aan te schaffen niet-emissieloos voertuig, ter vervanging van een bestaand voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, sprake is van een verkrijgbaar emissieloos alternatief.
3. Bij de aanvraag voor een ontheffing voor een in gebruik zijnd niet-emissieloos voertuig dat langer toegang tot de zone houdt omdat er nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is, neemt het college zelf via het Centraal Loket een besluit, en maakt alleen in uitzonderlijke gevallen gebruik van de adviescommissie.
4. Bij de aanvraag wordt een of meer van de volgende documenten overgelegd met betrekking tot het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd:
  - a. Kenteken van het huidige voertuig
  - b. Offertes van twee leveranciers die verklaren dat het/de gewenste voertuig(configuratie) met de vereiste specificaties niet emissieloos verkrijgbaar is.
  - c. Een of meer van de volgende bewijsstukken:
    - i. Kenteken van de aanhanger behorend bij het huidige voertuig. Ontheffing wordt verleend als de toegestane maximum massa van deze aanhanger groter is dan de jaarlijks vast te stellen drempelwaarde. Het Centraal Loket stelt deze drempelwaarde jaarlijks vast onder

mandaat van het college. Per aanhanger wordt voor één voertuig ontheffing op grond van dit artikel verleend.

ii. Een bewijsstuk waaruit het benodigde elektrische vermogen blijkt van de opbouw van het voertuig. Ontheffing wordt verleend als het benodigde elektrische vermogen groter is dan de jaarlijks vast te stellen drempelwaarde. Het Centraal Loket stelt deze drempelwaarde jaarlijks vast onder mandaat van het college.

iii. Een bewijsstuk dat het voertuig voor de bedrijfsvoering wordt gebruikt voor ondeelbare lading en de massa hiervan. Ontheffing wordt verleend als de adviescommissie oordeelt dat er geen emissieloos alternatief is waarmee de aanvrager redelijkerwijs zijn werkzaamheden kan uitvoeren.

iv. Een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig wordt ingezet voor verplaatsing van zeer zware lading die in grote volumes over onverharde ondergrond moet worden verplaatst. Ontheffing wordt verleend als de adviescommissie oordeelt dat een voertuig voor dergelijke toepassingen niet emissieloos verkrijgbaar is.

v. Een bewijsstuk dat het voertuig wordt ingezet voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarvoor overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is. Ontheffing wordt verleend als de adviescommissie oordeelt dat een voertuig voor dergelijke toepassingen niet emissieloos verkrijgbaar is.

vi. Een bewijsstuk waaruit blijkt dat een specialistisch voertuig dat zowel op de weg als op het spoor moet kunnen rijden, vanwege overschrijding van gewicht niet door de RDW goedgekeurd kan worden. Ontheffing wordt verleend als dit bewijsstuk wordt overlegd.

5. De duur van de ontheffing is voor een bestaand voertuig een jaar. Daarna kan voor dit voertuig een nieuwe aanvraag worden gedaan. Deze mogelijkheid eindigt per 1 januari 2030. Voor een nieuw aan te schaffen voertuig dat een bestaand voertuig vervangt wordt de ontheffing verleend tot 1 januari 2030.

**Artikel 7 – Ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto** Het college verleent een ontheffing voor een bedrijfs- of vrachtauto die uitsluitend particulier wordt gebruikt.

1. De aanvrager overlegt bij de aanvraag de volgende documenten:
  - a. een kwartaalrekening inzake betaalde motorrijtuigenbelasting of uitdraai van bankafschriften;
  - b. autoverzekeringpapieren;
  - c. recente foto's van de betreffende bedrijfs- of vrachtauto waarop het voertuig zowel van binnen als buiten zichtbaar is in combinatie met het kenteken;
  - d. een uittreksel uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel indien de eigenaar van de betreffende bedrijfs- of vrachtauto een onderneming heeft;
  - e. de aanvrager verklaart dat zij/hij de bedrijfs- of vrachtauto alleen voor eigen privé gebruik inzet en blijft inzetten.

**Artikel 8 - Ontheffing voor bedrijfs- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast**

1. Voor een bedrijfs- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone verleent het college op aanvraag een ontheffing, indien deze bedrijfs- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de berijder van het voertuig, van een gezinslid of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van ten minste € 500.
2. Bij de aanvraag worden ten minste overgelegd:
  - a. een betaalbewijs van een onderneming die aantoonbaar gespecialiseerd is in voertuigaanpassingen voor gehandicapten en waaruit de aanpassing blijkt, of;
  - b. een foto van het voertuig waarop de aanpassing en het kenteken zichtbaar zijn;

- c. een kopie van de gehandicaptenparkeerkaart van de voertuigeigenaar, van een gezinslid of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent.

## **§ 2 - DAGONTHEFFINGEN**

### **Artikel 9 – Dagontheffing voor bedrijfsauto's –**

Voor een bedrijfsauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone verleent het college op aanvraag ten hoogste twaalf keer per kalenderjaar een dagontheffing.

1. De dagontheffing wordt per kenteken verleend, telkens voor een periode van 30 uur, die begint om 00.00 uur op de in de aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag.
2. De ontheffing kan tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de nul-emissiezone is geweest.
3. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouder blijft het aantal reeds verleende dagontheffingen in het betreffende kalenderjaar staan.

### **Artikel 10- Dagontheffing voor vrachtauto's –**

Voor een vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone verleent het college op aanvraag ten hoogste twaalf maal per kalenderjaar een dagontheffing.

1. De dagontheffing wordt per kenteken verleend, telkens voor een periode van 30 uur, die begint om 00.00 uur op de in de aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag.
2. De ontheffing kan voorafgaand aan, maar ook op dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de nul-emissiezone is geweest.
3. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouder blijft het aantal reeds verleende dagontheffingen in het betreffende kalenderjaar staan.

## **§ 3 - GEMEENTESPECIFIEKE ONTHEFFINGEN**

### **Artikel 11 - Hardheidsclausule**

1. Het college kan op aanvraag ten gunste van de ondernemer die de ontheffing heeft aangevraagd in bijzondere gevallen die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien en als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn met de te dienen doelen, een ontheffing verlenen en daarmee afwijken van de bepalingen van dit beleid.
2. Bij de afweging tot het verlenen van een ontheffing op grond van dit artikel neemt het college in ieder geval mee:
  - a. de noodzaak om in de nul-emissiezone te rijden met het betreffende voertuig en de voorhanden zijnde alternatieven;
  - b. de te verwachten frequentie van het aantal ritten in de nul-emissiezone.

## **§ 4 – OVERIGE BEPALINGEN**

### **Artikel 12 – Algemene overige bepalingen**

1. Voor het in behandeling nemen van aanvragen van ontheffingen zijn leges verschuldigd.
2. Een aanvraag voor een ontheffing wordt ingediend op een door het Centraal Loket vastgesteld formulier.
3. Een aanvraag voor een ontheffing waarvoor het Centraal Loket niet is gemandateerd wordt ingediend op een door de gemeente vastgesteld formulier.

4. Aan een ontheffing verleend kunnen door het college voorschriften of beperkingen worden verbonden in het belang van de handhaving, de openbare veiligheid, de verkeersveiligheid of het milieu.
5. Aan een ontheffing wordt in elk geval het voorschrift verbonden dat de bestuurder van een voertuig die zich bevindt in de nul-emissiezone toont de ontheffing, of een kopie daarvan, op verzoek van de handhaver. Aan een kopie van de ontheffing wordt gelijkgesteld een afbeelding daarvan op een smartphone, laptop, tablet of ander mobiel device, apparaat of toestel.

#### **Artikel 13 – Weigerings- en intrekingsgronden ontheffing**

1. Het college kan een aanvraag buiten behandeling stellen conform het bepaalde in artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht.
2. Het college wijst een aanvraag af:
  - a. wanneer blijkt voordat de ontheffing is verleend dat onjuiste of onvolledige informatie is verstrekt door de aanvrager en deze binnen twee weken na het verzoek om de aanvullende dan wel juiste informatie, niet is verstrekt;
  - b. wanneer het maximum aantal dagontheffingen per kenteken in een kalenderjaar is bereikt (artikelen 9 en 10);
  - d. wanneer een langdurige ontheffing (artikelen 2 tot en met 8) wordt aangevraagd voor een bedrijfs- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone door een ondernemer of eigenaar die zich na 1 januari 2025 in het gebied van de nul-emissiezone vestigt;
  - e. wanneer een langdurige ontheffing (artikelen 2 tot en met 8) wordt aangevraagd voor een bedrijfsauto of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone met een datum tenaamstelling vanaf 1 januari 2025, of;
  - f. wanneer een langdurige ontheffing (artikelen 2 tot en met 8) wordt aangevraagd door een ondernemer of eigenaar die werk heeft aangenomen in de nul-emissiezone na 1 januari 2025 met een bedrijfsauto of vrachtauto die niet voldoet aan de eisen van de nul-emissiezone.
3. Het college kan een verleende ontheffing op grond van deze beleidsregels intrekken:
  - a. indien ter verkrijging daarvan aantoonbaar onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
  - b. indien sprake is van gewijzigd beleid;
  - c. veranderde wet- en regelgeving dit noodzakelijk maakt;
  - d. op verzoek van de ontheffinghouder;
  - e. als geconstateerd wordt dat niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder de ontheffing is verleend;
  - f. als de datum tenaamstelling van een voertuig waarvoor op grond van paragraaf 2 ontheffing is verleend is gewijzigd.
4. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouder vervalt de op het kenteken verkregen ontheffing van rechtswege.

#### **Artikel 14 – Overgangsrecht**

1. Reeds verleende ontheffingen voor een bedrijfs- en/of vrachtauto op grond van het ontheffingenbeleid milieuzone van gemeente Nijmegen, gelden ook voor de nul-emissiezone in gemeente Nijmegen, totdat de in de ontheffing opgenomen geldigheidsduur is verstreken.
2. Een reeds verleende ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig of emissieklasse 6 voertuig op basis van het ontheffingenbeleid zoals bedoeld in het eerste lid, is geldig in alle gemeenten met een nul-emissiezone.

#### **Artikel 15 – Inwerkingtreding**

Dit beleid treedt in werking met ingang van [de publicatiedatum van het definitieve verkeersbesluit en ontheffingenbeleid].

**Artikel 16 - Citeertitel**

Dit beleid wordt aangehaald als: Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto's gemeente Nijmegen 2025

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van.....

De secretaris,

De burgemeester....

## **Toelichting**

### ***Algemeen deel***

Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Vanuit deze Green Deal ZES zijn in de afgelopen jaren diverse regionale pilots uitgevoerd met innovatieve logistieke concepten om stadskernen efficiënter en duurzamer te bevoorraden. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de randen van de stad ('hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten. Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend.

Met het Klimaatakkoord (28 juni 2019) hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije stadslogistiek: de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek. Dit gebeurt met het instellen van middelgrote nul-emissiezones (hierna: zero-emissiezones) voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050

In de Uitvoeringsagenda stadslogistiek van 27 november 2020 hebben gemeenten, de rijksoverheid en andere stakeholders zich gezamenlijk eraan gecommitteerd om de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek in 2025 te bevorderen. Deze samenwerking richt zich - onder meer - op de totstandkoming en implementatie van eenduidige 'regels' voor de invoering van zero-emissiezones en het inventariseren en het onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van zero-emissiezones.

Een van de afspraken uit de uitvoeringsagenda stadslogistiek is dat gemeenten en het ministerie samenwerken aan een zo uniform mogelijk ontheffingen-/ vrijstellingensysteem, bij voorkeur middels een gezamenlijk of landelijk loket. Het centraal loket en gemeenschappelijk ontheffingenbeleid voorziet in de behoefte bij bedrijfsleven en gemeenten om eenduidig, transparant en klantvriendelijk ontheffingen aan te vragen. Een ondernemer hoeft zodoende voor het grootste deel van de ontheffingen maar bij 1 loket een aanvraag in te dienen, die voor meerdere gemeenten geldt en waarvoor slechts één keer leges hoeft te worden betaald.

Op rijksniveau zijn verschillende vrijstellingen vastgelegd in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) vastgelegd. De Dienst Wegverkeer is bij mandaatbesluit van de deelnemende gemeenten gemandateerd voor het verlenen van ontheffingen die genoemd zijn in de artikelen 2, 3, 5, 6, 7, 8 en paragraaf 2 (dagontheffingen). Deelnemende gemeenten met nul-emissiezones hebben het gemeenschappelijk deel van dit beleid (paragrafen 1, 2 en 4) gezamenlijk vormgegeven.

Dit ontheffingenbeleid is grotendeels gebaseerd op het ontheffingenbeleid voor de milieuzones vracht- en bedrijfsauto's zoals dat de afgelopen jaren is uitgevoerd. Het ontheffingenbeleid bestaat uit een deel dat alle gemeenten met nul-emissiezones hanteren: de in dat deel opgenomen ontheffingen zijn zoveel mogelijk gelijk getrokken.

### ***Artikelsgewijze toelichting***

#### ***Paragraaf 1***

##### **Artikel 1 Definities**

In dit artikel zijn de definities opgenomen.

## **Artikel 2 Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig**

In afwachting van de levering van een vervangend emissieloos voertuig verleent het college ontheffing onder de voorwaarden zoals genoemd in dit artikel. In veel gevallen dient na levering van het chassis een op maat gemaakte opbouw gerealiseerd te worden. Ook deze tijd wordt tot de levertijd gerekend. Aanbestedende partijen hebben vaak meer tijd nodig dan een individuele ondernemer (zie vierde lid). Als een voertuig ontheffing heeft gekregen vanwege de bestelling van een emissieloos voertuig, komt hetzelfde (fossiel aangedreven) voertuig niet nogmaals in aanmerking voor een langdurige ontheffing voor het voertuig met het opgegeven kenteken. Er kan immers vanuit gegaan worden dat het uitstootvrije voertuig is geleverd (lid 6) en het vervuilende voertuig vervangt in de zone.

## **Artikel 3 - Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud**

Op grond van het RVV is een aantal categorieën bijzondere voertuigen, waarvoor voorheen nog een ontheffing diende te worden aangevraagd, vrijgesteld van de nul-emissiezone. Het gaat om vrachtauto's met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding speciale doeleinden SB en SF, die jonger zijn dan 13 jaar.

Naast deze bijzondere voertuigen zijn er nog andere voertuigen jonger dan 13 jaar waarop de nul-emissiezone eveneens niet van toepassing is: kermis- en circusvrachtauto's; vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer. Omdat deze voertuigen echter niet op voorhand herkenbaar zijn aan een bijzondere aantekening in het kentekenregister en aanvullende informatie betreffende het voertuig en het gebruik ervan nodig is, is een wettelijk verankerde vrijstelling niet mogelijk. Voor deze voertuigen dient nog steeds een ontheffing te worden aangevraagd. Dit geschiedt op dezelfde wijze als bij de milieuzones voor vrachtauto's, waar de ontheffing werd verleend door Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO.nl).

De ontheffing als kermis- en circuswagen wordt verleend als de kentekenhouder aantoonde dat deze van de Belastingdienst gedeeltelijke vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting heeft gekregen. De ontheffing als Vrachtauto's voor exceptioneel transport wordt verleend als het voertuig geregistreerd staat als vrachtauto N2 of N3 met inrichtingscode trekker (22) en bovendien 8 wielen of meer heeft. De ontheffing als Verhuisauto wordt verleend als de verhuisonderneming die het kenteken aanmeldt, staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel in de categorie 'Verhuisvervoer', als het aangemelde voertuig een verhuisauto is, en de verhuisonderneming de kentekenhouder is. Aantonen van het lidmaatschap van de Organisatie voor Erkende Verhuizers volstaat ook. De ontheffing als Bedrijfsauto's met zware laadkraan wordt verleend op grond van een keuringsbewijs van de RDW.

## **Artikel 4 - Ontheffing voor bedrijfs- of vrachtauto's in verband met dreigend faillissement**

Denkbaar is dat een onderneming in de problemen komt door de instelling van een nul-emissiezone, bijvoorbeeld doordat de overstap naar een uitstootvrij voertuig op korte termijn financieel niet mogelijk is en daardoor teveel omzet wegvalt. Voor deze ondernemingen geldt deze ontheffing.

De beoordeling van deze ontheffingsaanvraag gaat als volgt. Eerst wordt door een externe partij in opdracht van het college via het Centraal Loket gekeken of de continuïteit van de onderneming wordt bedreigd, gelet op alle omstandigheden van het geval en adviseert hierover het college (stap 1). Vervolgens kijkt het college of er voor de ondernemer geen alternatieven zijn (stap 2).

### *STAP 1 Bedreiging continuïteit onderneming*

Hiervoor wordt een beoordelingssystematiek gehanteerd, waarmee kan worden nagegaan of de financiële draagkracht van de desbetreffende onderneming voldoende is om de investeringen te

dragen die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de voertuigeisen. Deze gehanteerde beoordelingssystematiek kent de volgende aspecten en parameters:

- a. op grond van aangeleverde gegevens wordt de financiële draagkracht vastgesteld voor zowel investeringen met eigen middelen als voor investeringen met krediet:
  - a.1) de financiële draagkracht voor investeringen met eigen middelen wordt gerelateerd aan de resterende aflossingscapaciteit van de desbetreffende onderneming;
  - a.2) de financiële draagkracht voor investeringen met krediet wordt gerelateerd aan de solvabiliteit en de rentabiliteit van de desbetreffende onderneming.
- b) De kosten van de benodigde investeringen worden in eerste instantie gebaseerd op door de desbetreffende onderneming aangeleverde prijsindicaties, eventueel onderbouwd met een offerte. Zo nodig onderzoekt het college via het Centraal Loket zelf de kosten.
- c) Financiële gegevens worden in beginsel beschouwd over een periode van drie historische jaren plus een prognose van een jaar. In relatie tot de tenaamstelling van de vrachtauto waarvoor ontheffing wordt aangevraagd, kan er soms sprake zijn van een leaseconstructie, of het kan gaan om een gehuurde vrachtauto, of het kan een dochteronderneming betreffen. In dergelijke gevallen wordt de advisering gebaseerd op geconsolideerde jaarrekeningen.

Bij de beoordeling of door de eisen van de nul-emissiezone de continuïteit van de desbetreffende onderneming wordt bedreigd, wordt gekeken naar de onderneming van de hoofdgebruiker in het geheel. Er wordt niet beoordeeld of de continuïteit van een bepaald bedrijfsonderdeel wordt bedreigd. Het begrip bedrijfsonderdeel laat zich niet of nauwelijks afbakenen, waardoor bij toepassing discussies zouden kunnen ontstaan over wat onder dit begrip moet worden verstaan. Een en ander laat onverlet dat zich de situatie kan voordoen dat de continuïteit van een cruciaal bedrijfsonderdeel of een cruciale bedrijfsactiviteit van een onderneming wordt bedreigd en dat daardoor de continuïteit van de gehele onderneming in gevaar komt. Maar in dergelijke gevallen beschouwt het college de continuïteit van de desbetreffende onderneming logischerwijs in haar geheel.

Op basis van de gehanteerde beoordelingssystematiek kan over het gros van de aanvragen een oordeel worden gegeven. De systematiek is echter niet meer dan een hulpmiddel en in gevallen waarin met de genoemde beoordelingssystematiek geen (sluitende) beslissing kan worden genomen, wordt geprobeerd om op basis van aanvullende gegevens ook andere factoren in overweging te nemen.

#### *STAP 2 Mogelijke alternatieven*

Bij het bepalen of een onderneming geen alternatieven heeft, kijkt het college onder andere naar de mogelijkheid van dagontheffingen, de inzet van schonere voertuigen uit het wagenpark, de huur van schonere voertuigen, het inhuren van een andere transporteur die wel een schoon voertuig heeft, inzet van lichtere voertuigen uit het wagenpark en de aanschaf van een tweedehands voertuig.

Op grond van stappen 1 en 2 beslist het college over het verlenen van de ontheffing voor het voertuig van de aanvrager. Het kenteken van het voertuig wordt toegevoegd aan het ontheffingenregister van de Centraal Loket. De ontheffing wordt niet automatisch verlengd en de jaren hoeven niet aan te sluiten.

#### **Artikel 5 - Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto**

Lid 3 benoemt dat de ondernemer bewijsmiddelen moet overhandigen waarmee kan worden aangetoond dat met een plug-in hybride vrachtauto uitsluitend emissieloos wordt gereden in de nul-emissiezone. Dit kan bijvoorbeeld een uitdraai zijn van het motormanagementsysteem waaruit precies blijkt waar het voertuig elektrisch heeft gereden en niet. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat men niet emissieloos binnen de nul-emissiezone heeft gereden, wordt de ontheffing ingetrokken.

Er komen maar weinig voertuigen voor deze ontheffing in aanmerking, omdat het oplegger-trekkers van voor 2017 betreft en bakwagens van voor 2020. Dit is een kleine groep voertuigen. Oplegger-trekkers met een emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 en bakwagens met een emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020, vallen onder het landelijke overgangsregime waarbij ze toegang hebben tot 1 januari 2030.

#### **Artikel 6 - Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn**

Ondernemers kunnen ontheffing aanvragen om met hun huidige, niet-emissieloze bestel- of vrachtauto langer toegang tot de nul-emissiezone te krijgen omdat er nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is. Ook kunnen zij ontheffing krijgen om met een nieuw aan te schaffen niet-emissieloos voertuig toegang tot de zone te krijgen omdat voor het huidige voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is.

Of een emissieloos alternatief verkrijgbaar is wordt beoordeeld aan de hand van de volgende voertuig- en bedrijfskenmerken: trekkracht, elektrisch vermogen van de opbouw van het voertuig, voertuig wordt gebruikt voor ondeelbare en zware lading, voor verplaatsing van zeer zware lading over onverharde ondergrond, voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarvoor overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is, of wordt gebruikt voor zowel weg als spoor.

Bij de aanvraag overlegt de ondernemer offertes van twee leveranciers die verklaren dat het/de gewenste voertuig(configuratie) met de vereiste specificaties niet emissieloos verkrijgbaar is, en bewijsstukken met betrekking tot de voertuig- en bedrijfskenmerken in de vorige paragraaf. De aanvrager motiveert hiermee aan welke specificaties het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd moet voldoen om inzetbaar te zijn voor de bedrijfsvoering.

Een adviescommissie van gemeenten en deskundigen adviseert het college via het Centrale Loket of er bij de aanvraag voor een ontheffing voor een nieuw niet-emissieloos voertuig sprake is van een verkrijgbaar emissieloos alternatief. Het gaat niet om een Adviescommissie AWB. Bij de aanvraag voor een ontheffing voor een in gebruik zijnd niet-emissieloos voertuig neemt het college zelf via het Centraal Loket een besluit, en maakt alleen in uitzonderlijke gevallen gebruik van de adviescommissie.

#### **Artikel 7 – Ontheffing voor particuliere bedrijfsauto's en vrachtauto's**

De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom vastgelegd dat particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bestelauto of vrachtauto een ontheffing kunnen krijgen, mits zij aan kunnen tonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt. Hiervoor moet een aantal documenten aangeleverd worden. Indien een aanvrager wel een inschrijving in het handelsregister van de Kamer van Koophandel heeft moet hij/zij hiervan een afschrift aanleveren.

#### **Artikel 8 - Ontheffing voor bedrijfsauto's en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast**

Op basis van artikel 8 van het ontheffingenbeleid nul-emissiezone wordt ontheffing verleend voor een bedrijfs- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone welke is aangepast voor een bedrag van minimaal € 500,- (zegge: vijfhonderd euro). De aanpassing is gedaan vanwege de handicap van de voertuigeigenaar, een gezinslid of een persoon voor wie de eigenaar mantelzorger is.

Kentekenhouders dienen het van de hand doen van hun voertuig te melden. RDW zal regelmatig de tenaamstelling van deze categorie voertuigen controleren.

Ter onderbouwing van de ontheffingsaanvraag dient een aantal bewijsstukken te worden overgelegd, deze zijn nader omschreven in het derde lid van artikel 8.

## **Paragraaf 2**

### **Artikel 9 – Dagontheffing voor bedrijfsauto's**

Voor bedrijfsauto's die maximaal 12 keer per jaar per gemeente in een zero-emissiezone komen, kan een dagontheffing worden aangevraagd. Deze dagontheffing begint altijd om 00.00 uur van de kalenderdag waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. Voor een maximale flexibiliteit voor ondernemers kan de ontheffing voorafgaand aan, maar ook op dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als de bedrijfsauto's eerder die kalenderdag al in de nul-emissiezone is geweest.

### **Artikel 10– Dagontheffing voor vrachtauto's**

Voor vrachtauto's die maximaal 12 keer per jaar per gemeente in een zero-emissiezone komen, kan een dagontheffing worden aangevraagd. Deze ontheffing begint altijd om 00.00 uur van de kalenderdag waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. Voor een maximale flexibiliteit voor ondernemers kan de ontheffing tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als de bedrijfsauto's eerder die kalenderdag al in de nul-emissiezone is geweest.

### **Artikel 11 – Dagontheffing voor kampeerwagens**

Dieselpersonenauto's die als kampeerwagen staan geregistreerd in een milieuzone zijn op grond van artikel 86d, vijfde lid, onder a, van het RVV vrijgesteld in die desbetreffende milieuzone. Deze vrijstelling beoogt de houder van de kampeerwagen in staat te stellen het voertuig in ieder geval bij zijn woning in en uit te pakken. Deze vrijstelling is in het RVV niet opgenomen voor bedrijfs- en vrachtauto's die als kampeerwagen staan geregistreerd in een nul-emissiezone. Om mensen met een bedrijfs- of vrachtauto die als kampeerwagen staat geregistreerd in een nul-emissiezone ook de mogelijkheid te bieden hun voertuig bij hun woning in- en uit te pakken, is het mogelijk hiervoor 12 dagontheffingen per kenteken per kalenderjaar aan te vragen. Op deze manier heeft men de mogelijkheid om het voertuig in- en uit te pakken in geval van vakanties.

Deze ontheffing is in het beleid opgenomen in combinatie met een ontheffing voor particuliere bedrijfs- en vrachtauto's met ondergrens. Hierbij kan vanaf emissieklasse 5 ontheffing worden aangevraagd. Omdat kampeerwagens doorgaans een lagere emissieklasse hebben, komen deze voertuigen niet in aanmerking voor een ontheffing voor particuliere bedrijfs- of vrachtauto's, waardoor ze in tegenstelling tot kampeerwagens die als personenauto staan geregistreerd alsnog zouden worden geweerd. Om deze voertuigen toch toegang te laten behouden zijn dagontheffingen in het leven geroepen.

### **Artikel 12 – Hardheidsclausule**

De hardheidsclausule, ook wel afwijkingsmogelijkheid genoemd, geeft het college mogelijkheden voor maatwerk bij het verlenen van ontheffingen in bijzondere gevallen die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien, en als toepassing van het beleid gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn met de te dienen doelen.

### **Artikel 13 – Algemene overige bepalingen**

Het Centraal Loket stelt een digitaal formulier ter beschikking voor het doen van een aanvraag. Er is leges verschuldigd voor het in behandeling nemen van de aanvraag. Het college kan voorschriften of beperkingen verbinden aan een verleende ontheffing in het belang van de handhaving, de openbare veiligheid, de verkeersveiligheid of het milieu. Bijvoorbeeld het voorschrift dat de voertuigbestuurder

die zich bevindt in de nul-emissiezone op verzoek van de handhaver de ontheffing of een papieren of digitale kopie daarvan laat zien.

#### **Artikel 14 -- Weigerings- en intrekingsgronden ontheffing**

Het college wijst een aanvraag af wanneer blijkt dat de aanvrager onjuiste of onvolledige informatie heeft verstrekt. Een aanvraag voor een dagontheffing wordt geweigerd wanneer voor het betreffende voertuig in het kalenderjaar al 12 keer een dagontheffing is afgegeven.

De publicatiedatum van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid zal verschillen per gemeente. De langdurige ontheffingen hebben een landelijke geldigheid. In dit artikel wordt bepaald vanaf welke datum een aanvraag voor langdurige ontheffing wordt afgewezen. Hierbij is een compromis gesloten tussen gemeenten die vroeg het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid vaststellen, soms al begin 2024, en gemeenten die dat later doen, soms pas in de loop van 2025 of 2026.

De gemeenten kiezen er voor om aanvragen voor langdurige ontheffingen voor niet-emissieloze voertuigen die vanaf 1 januari 2025 bij de RDW worden geregistreerd, af te wijzen. Dit betekent voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid in 2024 wordt vastgesteld, dat er nog niet-emissieloze voertuigen met ontheffing binnen de zone kunnen rijden die in het restant van 2024 worden geregistreerd. Voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid vanaf 1 januari 2025 wordt vastgesteld kan bij het publiceren ervan de indruk ontstaan dat de mogelijkheid om ontheffingen aan te vragen met terugwerkende kracht wordt beperkt. Dit zal extra aandacht in de communicatie over de invoering van de zone krijgen.

Als een eigenaar zich in een nul-emissiezone vestigt na 1 januari 2025, wordt een aanvraag voor elk van de soorten langdurige ontheffing geweigerd omdat deze eigenaar op de hoogte had kunnen zijn van het beleid van de gemeente waarin de zone is gelegen.

Een langdurige ontheffing die een ondernemer aanvraagt voor een niet-emissieloos voertuig dat hij wil inzetten voor werk in de nul-emissiezone dat hij na 1 januari 2025 heeft aangenomen, zal worden geweigerd omdat de ondernemer op de hoogte had kunnen zijn van het beleid van de gemeente. Dit betekent voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid in 2024 wordt vastgesteld, dat er nog niet-emissieloze voertuigen met ontheffing binnen de zone kunnen rijden voor werk dat de eigenaar in het restant van 2024 heeft aangenomen.

Het college kan een verleende ontheffing voor toegang tot de nul-emissiezone intrekken als aanvrager onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt, als beleid of wet- en regelgeving wijzigt, als de ontheffinghouder erom vraagt, als er niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder de ontheffing is verleend, of als de datum tenaamstelling wijzigt van een voertuig waarvoor ontheffing wegens late levertijd is verleend. Als het voertuig wordt verkocht, vervreemd of als het kenteken naar een andere kentekenhouder overgaat vervalt de ontheffing.

#### **Artikel 15 – Overgangsrecht**

In een deel van de gemeenten waar nul-emissiezones komen zijn al milieuzones. Als voor een voertuig een ontheffing is verleend op grond van het ontheffingenbeleid milieuzone van een gemeente, geldt deze ontheffing ook voor de nul-emissiezone in deze gemeente, zolang de ontheffing geldig is. Als voor de milieuzone een ontheffing is verleend in verband met de lange levertijd van een vervangend emissieloos voertuig of emissieklasse 6 voertuig, geldt deze ontheffing in alle gemeenten met een nul-emissiezone.

Bijlage contour nul-emissiezone in de gemeente



# Nijmegen

Beste lezer

Datum juni 2023  
Onderwerp Mag uw voertuig de stad nog in vanaf 2025?

Beste lezer,

U krijgt deze brief omdat u een bus of een vrachtauto hebt met een grijs kenteken. Vanaf 2025 komen in Hof van Holland, Heijendaal en in het centrum zero-emissiezones voor stadslogistiek. Dit zijn gebieden waar ondernemers alleen nog maar met bestelbussen en vrachtwagens zonder uitstoot mogen rijden. Denk hierbij aan elektrische of op waterstof rijdende voertuigen.

Wij kunnen het ons voorstellen dat dat voor u een grote verandering is. **Daarom zetten wij in deze brief de hulp op een rij en stellen wij zero-emissie adviseur 5.1.2e voor.**

### Waarom komen er zero-emissiezones in Nijmegen?

Dit is een maatregel voor schonere lucht. Deze zones zijn gekozen omdat hier het meeste logistieke verkeer rijdt of verwacht wordt in de toekomst. Ook in veel andere gemeenten in Nederland komen er zero-emissiezones voor stadslogistiek.

### Waar moet ik beginnen? Doe de kentekencheck!

Doe de check op [nijmegen.nl/zero-emissiezones](https://nijmegen.nl/zero-emissiezones) voor uw bestelbus of vrachtwagen. Zo weet u vanaf wanneer uw voertuig de zones niet meer in mag. **Voor sommige voertuigen geldt een overgangsfase tot maximaal 2030.**

### Wat kunt u doen? Huren, kopen of andere mogelijkheden

Er zijn meerdere oplossingen om uw vervoer anders te regelen. Zo kunt u een voertuig huren, zelf een elektrisch voertuig kopen of gebruik maken van bezorgdiensten (stadshubs). Deze bezorgdiensten bundelen de pakketten en leveren ze in de zero-emissiezones.

#### Postadres

Gemeente Nijmegen  
VJ50  
Postbus 9105  
6500 HG Nijmegen

#### Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6  
6511 PP Nijmegen

T 14 024  
[nijmegen.nl](https://nijmegen.nl)

#### Contactpersoon

5.1.2e

[zero-emissie@nijmegen.nl](mailto:zero-emissie@nijmegen.nl)

T 5.1.2e

#### Ons kenmerk

D230582741

**Hoe doen andere ondernemers dit? Leer van** 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e **en** 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Ook andere Nijmeegse ondernemers bereiden zich voor op de zones. Zo werkt boekenwinkel Roelants samen met Velocity, bezorgt Apotheek de Glimlach met een elektrisch busje, Braam Civieltechniek huurt materieel en bouwbedrijf Cuppens +zn kocht de eerste elektrische bussen. Lees de verhalen op [nijmegen.nl/zero-emissiezones](https://nijmegen.nl/zero-emissiezones).

### **Maak gebruik van de subsidies**

Landelijk en vanuit de gemeente Nijmegen zijn er verschillende subsidies. Bijvoorbeeld een subsidie voor het plaatsen van laadpalen en voor de aanschaf van een elektrische bestelbus. Kijk op [opwegnaarzes.nl](https://opwegnaarzes.nl) of op [nijmegen.nl/zero-emissiezones](https://nijmegen.nl/zero-emissiezones).

**Hulp nodig? Plan een gratis afspraak met de zero-emissie adviseur** 5.1.2e

5.1.2e

"Samen maken we de overstap naar zero-emissiezones makkelijker"

#### **Neem nu contact op**

✉ [zero-emissie@nijmegen.nl](mailto:zero-emissie@nijmegen.nl)

☎ 06-81107801

5.1.2e adviseert u over de beste aanpak voor uw bedrijf. Denk hierbij aan andere manieren om uw vervoer te regelen, een alternatief voor uw huidige bestelwagen en informatie over mogelijke subsidies en laadpalen.

**Meer informatie nodig? Ga naar [nijmegen.nl/zero-emissiezones](https://nijmegen.nl/zero-emissiezones)**

Me

5.1.2e

5.1.2e

zero-emissie adviseur

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2

# Zero Emissie Loket – Nijmegen

## Plan van Aanpak



## Inhoud

Zero Emissie Loket – Nijmegen .....	1
Zero Emissie Loket .....	2
Wat gaan we doen? .....	2
Waarom een loket? .....	2
Projectresultaat/beoogd effect .....	3
Belangrijkste uitgangspunten .....	3
Eisen aan ZES loket .....	3
Randvoorwaarden aan het proces .....	4
Raming kosten .....	4
Planning .....	4

## Zero Emissie Loket

De gemeente Nijmegen gaat per 1 januari 2025 drie Zero Emissiezones voor stadslogistiek invoeren. In deze zones liggen veel ondernemingen die *stappen moeten gaan zetten* in de transitie naar emissievrije stadslogistiek. Maar ook buiten de zero-emissiezone zijn er ondernemingen die beïnvloedt zullen worden door de zone. Denk bijvoorbeeld aan bouwbedrijven, toeleveranciers en marktkooplui.

## Wat gaan we doen?

We gaan 3 zero emissiezones instellen. In deze zero emissiezone rijden vanaf 2025 steeds minder logistieke voertuigen op fossiele brandstoffen. Het gaat dan om bestel- en vrachtauto's. Uiteindelijk rijden er in 2030 alleen nog logistieke voertuigen in de zones op waterstof of elektriciteit. Ondernemers kunnen ervoor kiezen om zelf te investeren in een elektrisch voertuig, of gebruik maken van een logistieke hub die gebundeld en zero emissie belevt.

Zero Emissie Stadslogistiek kent twee doelen:

- Schoner: schonere voertuigen, betere milieuprestatie (bv. elektrisch of vrachtfietsen);
- Minder: minder voertuigbewegingen, hogere efficiëntie (bv. het bundelen van goederenstromen).

## Tijdlijn



## Waarom een loket?

Om ondernemers te stimuleren en faciliteren in het behalen van de doelen van Zero Emissie Stadslogistiek (vanaf nu ZES) wil de gemeente Nijmegen een ZES-loket oprichten. Het ZES-loket wordt bemenst door een logistiek makelaar die ondernemers, die beïnvloed worden door de invoering van de zone, ondersteunt en begeleidt in de transitie naar emissievrije stadslogistiek. Het project richt zich daarbij met name op het midden en klein bedrijf (MKB). Het MKB heeft vaak niet capaciteit die grote concerns wel hebben om de effecten van de zone te overzien en zelfstandig de stappen te zetten die nodig zijn naar emissievrije stadslogistiek.

Het ZES-loket gaat verbinding maken met verschillende initiatieven. Het neemt een centrale rol in het omgevingsmanagement, waaronder het participatieproces met ondernemers.

Initieel is het loket gericht op het bieden van ondersteuning en advies aan ondernemers, het nemen van een verbindende en centrale rol in het omgevingsmanagement, het vergaren van informatie voor de invulling van lokaal maatwerk en periodiek verslag uitbrengen aan de gemeente.

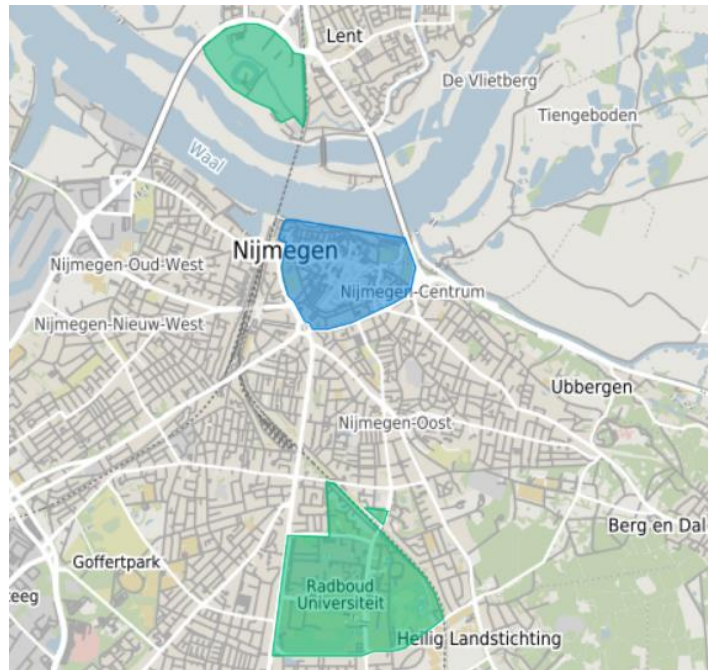
### Doelstelling loket:

Het loket moet ondernemers in en buiten de ZES zones helpen de transitie naar Zero Emissie vervoer te maken. Hiermee **vergroten we het draagvlak** onder de ondernemers voor de invoering van de Zero Emissiezone.

## Projectresultaat/beoogd effect

Het resultaat is een uitgevoerd en geëvalueerd project m.b.t. de ondersteuning en begeleiding van ondernemers inzake de transitie naar emissievrije stadslogistiek. Hierbij zet de logistiek makelaar van het ZES-loket zich 8 uur per week in ( 4uur: loket, 4 uur: administratie / ondersteuning / rapportage). De logistiek makelaar van het ZES-loket is ambassadeur én aanjager van schone stadslogistiek.

Ondernemers worden in relatie tot Zero Emissie Stadslogistiek geïnformeerd, ondersteund en begeleid door de logistiek makelaar van het ZES-loket. Daarbij is het ZES-loket de eerstelijns contactpersoon voor ondernemers en bewoners bij vragen over Zero Emissie Stadslogistiek en biedt onafhankelijke informatie over en staat in verbinding met gemeentelijke en maatschappelijke initiatieven op het gebied van Zero Emissie Stadslogistiek (fietskoeriers, last-mile beleving lokale transportbedrijven, white-label afvalinzameling, enz.).



Vastgestelde zones Nijmegen per 1 / 1 / 2025

Daarnaast kan het ZES-loket onafhankelijk advies op maat geven aan (MKB-) ondernemers gericht op de specifieke situatie van het bedrijf, inclusief rapportage voor de ondernemer, en biedt ondersteuning in het vervolgtraject na het onafhankelijke advies, of leidt de ondernemer door naar andere personen die kunnen helpen bij de vraag zoals bijvoorbeeld de provinciale logistieke makelaar.

Het ZES-loket reageert op vragen m.b.t. Zero Emissie Stadslogistiek maar neemt ook een actieve rol in het benaderen en voorlichten van ondernemers. Met name in de eerste periode zal op dit laatste de focus op liggen. Tijdens het participatieproces moet informatie vergaard worden waarop gemeente Nijmegen haar beleid kan monitoren en eventueel kan bijsturen.

Tot slot willen we leren van de aanpak, wat werkt en wat niet. Daartoe is monitoring en evaluatie nodig. Het ZES loket verzorgt de monitoring, enquêteering, het monitoringsysteem en de analyse en deelt deze informatie met de deelnemende partijen.

## Belangrijkste uitgangspunten

- Naast een technische, financiële en integrale aanpak, is een maatschappelijke benadering van de transitie naar emissievrije stadslogistiek van groot belang. We willen zoveel als mogelijk voorkomen dat de transitie de financiële situatie van ondernemers verslechtert, of nog sterker, we willen de transitie naar emissievrije stadslogistiek gebruiken als een kans om het centrum en het ondernemersklimaat aantrekkelijker te maken en daarmee, indien mogelijk, de financiële situatie van ondernemers te versterken.
- Alle doelgroepen en stakeholders worden op passende wijze betrokken.

## Eisen aan ZES loket.

- Promotie van Zero Emissie Stadslogistiek en het aanbod van faciliteiten die ondersteuning bieden aan ondernemers;
- Onafhankelijke informatie en advies gericht op de specifieke situatie van een ondernemer;
- Onafhankelijke informatie en ondersteuning in het vervolgtraject, na-advies;

- Communicatie aan de doelgroep (brieven, flyers, banners, etc.) in overleg met de communicatieadviseur van de gemeente;

### Randvoorwaarden aan het proces

- Er wordt een communicatie- en participatieplan opgesteld en afgestemd in samenwerking met de communicatieadviseur van de gemeente Nijmegen
- Het loket richt zich met name op het midden-klein bedrijf (MKB).

#### Raming kosten (exclusief BTW)

Onderwerp	Omschrijving	Kosten (euro)
Inzet makelaar	8 uur x 45 wkn x <sup>5.1.2f</sup> euro	5.1.2f -
Communicatie	Flyers / advertenties / handouts / infobijeenkomsten / website / diversen	5.1.2f -
<b>Totaal</b>		5.1.2f -

#### Dekking (exclusief BTW)

Bron:	Dekking (euro)
Bijdrage Programma: Op weg naar een gezonde luchtkwaliteit - Gemeente Nijmegen	5.1.2f -
Bijdrage SPUK – SLA	5.1.2f -
<b>Totaal</b>	5.1.2f -

### Planning

Het ZES loket start op 1 januari 2023 en kent een looptijd van 1 jaar. Medio 2023 zal bekeken worden of het ZES loket wordt doorgezet naar 2024.

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	4

# Zero-emissiezones vanaf 2025

De campus Heijendaal wordt met ingang van 2025 één van de drie Nijmeegse zero-emissiezones voor bestelbussen en vrachtwagens. Hiermee willen we de luchtkwaliteit op en rondom de campus verbeteren. Ondernemers mogen dan alleen nog maar met bestelbussen en vrachtwagens zonder uitstoot rijden, bijvoorbeeld elektrisch of op waterstof. Voor sommige voertuigen geldt een overgangsfase. Uiteindelijk rijden er in 2030 alleen nog schone logistieke voertuigen in de zones. Ondernemers kunnen ervoor kiezen om zelf te investeren in een elektrisch voertuig. Of gebruik maken van een centrale bezorgdienst met elektrische voertuigen.

Op de [site](#) van de gemeente Nijmegen is te lezen hoe de gemeente de ondernemers ondersteunt bij de overstap.

## Kentekencheck

Mag uw zakelijke voertuig in 2025 de zero-emissiezones nog in? [Controleer hier uw kenteken.](#)

## Overgangsfase

Met de landelijke vervoerdersorganisaties is een overgangsregeling afgesproken. Voor sommige relatief schone bestelbussen en vrachtauto's zal de zero-emissiezone pas later ingaan. Op de website [doehetzero.nl](#) staat meer over de landelijke afspraken en ook over de overgangsregelingen.

## Ontheffingen

In sommige gevallen worden er uitzonderingen gemaakt. We hebben het dan over vrijstellingen en ontheffingen. Een vrijstelling wordt bepaald op basis van het kenteken en krijgt u automatisch. Een ontheffing moet u zelf aanvragen. Om in aanmerking te komen voor een vrijstelling of ontheffing, moet u aan bepaalde voorwaarden voldoen. [Lees hier aan welke voorwaarden u moet voldoen.](#)

## Per ongeluk de zone binnen gereden?

Als u de zone binnen rijdt met een bestelbus of vrachtwagen met uitstoot bent u in overtreding en loopt u het risico op een boete. Dit kunt u voorkomen door een ontheffing aan te vragen. De dagontheffing is geldig voor een periode van dertig uur, die begint om 00:00 uur op de in aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. De dagontheffing kan tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de zero-emissiezone is geweest.

Als u geen ontheffing heeft aangevraagd en een boete hebt ontvangen is het mogelijk [hier](#) bezwaar te maken tegen de boete.

## **Rolstoeltoegankelijke voertuigen**

Bent u in het bezit van een rolstoeltoegankelijk voertuig met een carrosseriecode SH of een bijzonderheidscode, 70, 145, 146, 147 of 149 dan mag u de zero-emissiezone in. Deze zijn automatisch vrijgesteld op basis van het kenteken.

Voor bestelauto's die vanwege een handicap zijn aangepast voor meer dan €500 heeft u recht op een ontheffing, mits u ook in bezit bent van een gehandicapten parkeerkaart. Deze ontheffing moet u aanvragen en is geldig tot 1-1-2030 en geldt voor alle zero-emissiezones.