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 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, de heer Chris Jansen 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 bevoorraad 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[1] 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:

[1] 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.
    - 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_2-reductie per jaar vanaf 2030[2].

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_2-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).

[2] 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[3] 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] 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. 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:
    - monitoring en evaluatie van huidig beleid
    - 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:
    - 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. 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 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. 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 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 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. 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. 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 convenantspartners in de werkgroepen enmet de NAL besproken en via de NAL omgezet in afspraken om voldoende laadplekken in iedere gemeente met een zero-emissiezone te realiseren.

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 en 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_2-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_2-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, 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: IenW
- 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:

   o *Werkgroep Beleid nul-emissiezones:*
   - Voorzitter: ntb
   - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, IenW
   - 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

   o *Werkgroep Voertuigen&Energie (voorheen Hardware)*
   - Voorzitter: ntb
   - Deelnemers: Gemeenten, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordiging, IenW
   - 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, brancheorganisaties, belangenvertegenwoordigers, IenW
   - Organisatie en voorbereiding: ntb
   - Taakgebieden:

- Website eigen beheer: www.opwegnaarzes.nl
- Website in extern beheer: www.doehetzero.nl
- Landelijke communicatiecampagne
- Afstemming generieke teksten en andere publicaties
- Jaarlijkse netwerkbijeenkomst

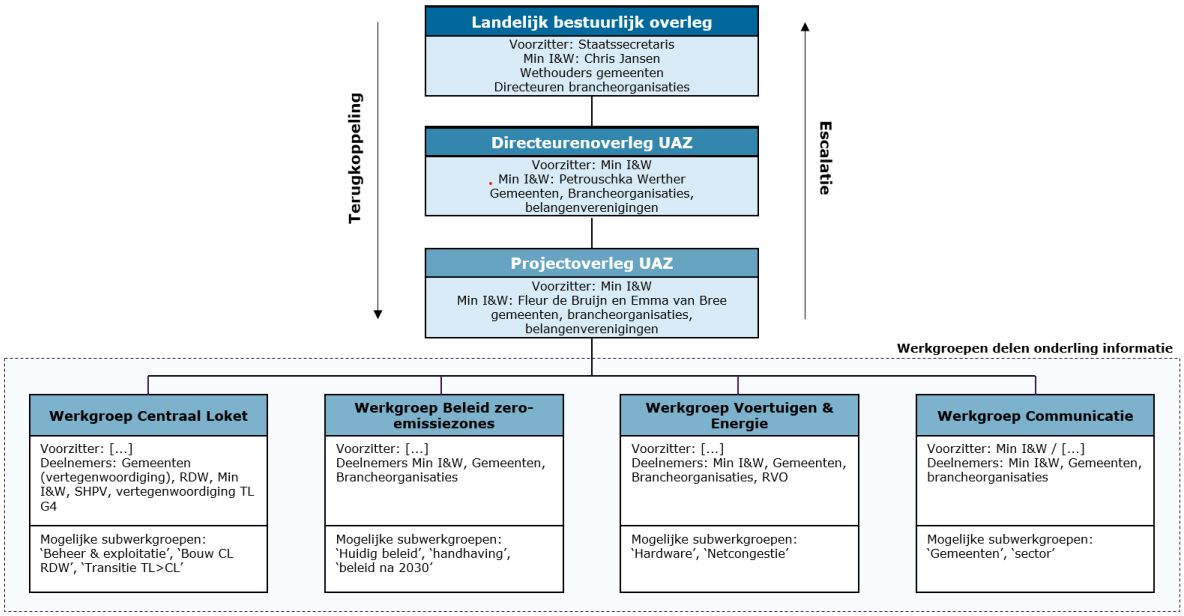
o Werkgroep Centraal Loket
- Voorzitter: ntb
- Deelnemers: Gemeenten, RDW, SHPV
- Organisatie en voorbereiding: ntb
- Taakgebieden:
  - Functioneren huidig Centraal Loket (G4)
  - Bouw nieuw Centraal Loket RDW
  - Transitie huidige Centraal Loket (G4) naar nieuwe Centraal Loket (RDW)
  - Privacy-aspecten/DPIA
  - 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: IenW
   - 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: IenW
   - 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 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, 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 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_2-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.