

STADSLOGISTIEK OP KOERS?

Zero-emissiezones voor
stadslogistiek in Nederlandse
gemeenten in kaart gebracht.

oktober 2021



NATUUR
& MILIEU

1. SAMENVATTING

Natuur & Milieu onderzocht in augustus 2021 de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek in Nederlandse gemeenten. Dit onderzoek richtte zich op de vraag: **hoeveel en welke gemeenten hebben een bestuurlijke aankondiging voor een zero-emissiezone stadslogistiek gedaan, conform de afspraken daarover in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek? En wat betekent dit voor het behalen van de doelstellingen uit het Nederlandse Klimaatakkoord van 2019?**

Uit het onderzoek blijkt dat afgelopen jaar grote stappen zijn gezet bij de invoering van zero-emissiezones. Het in het Klimaatakkoord bepaalde minimumaantal van dertig zero-emissiezones lijkt binnen bereik, hoewel het onwaarschijnlijk is dat de gewenste veertig gemeenten tijdig een besluit nemen.¹

In de zomer van 2020 hadden slechts acht gemeenten een plan voor een zero-emissiezone, en had enkel Amsterdam een formeel besluit genomen.² Een jaar later hebben 27 gemeenten aangegeven de ambitie te hebben een zero-emissiezone voor stadslogistiek in 2025-2026 in te voeren. In 22 gevallen is sprake van een formeel besluit specifiek over de zero-emissiezone. De verklaring voor deze toename is de totstandkoming van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, en de uitwerking van uniforme regels voor de weggebruiker over toegang tot zero-emissiezones voor stadslogistiek, inclusief overgangsregelingen.

Duidelijkheid over implementatie

Slechts zestien gemeenten hebben de zone volledig aangekondigd. Dat wil zeggen dat zij hebben aangegeven hoe groot de zone zal zijn, wat het plan is voor de invoering ervan, hoe ondernemers worden betrokken, hoe er rekening wordt gehouden met de aanleg van laad- en tankinfrastructuur, en hoe eventueel de milieuzone overgaat in de zero-emissiezone. Bij zeven van de 27 gemeenten is de omvang van de zone nog niet bekend. Meer informatie over de omvang en ligging van de zones is volgens Natuur & Milieu een belangrijk aandachtspunt. Dit is van belang voor ondernemers zodat zij weten waar zij aan toe zijn. Bovendien bepaalt de omvang van de zones in grote mate de totale CO₂-reductie ervan.

Figuur 1: Overzicht van de status van besluitvorming van gemeenten over de zero-emissiezone



1) Dit is mede vanwege de afspraak dat gemeenten minimaal vier jaar van tevoren een zero-emissiezone moeten aankondigen.

2) Natuur & Milieu (30 juli 2020). [Steden lopen achter met de invoer van zero-emissiezones](#)

CO₂-reductiewinst en groei zero-emissie voertuigen op de weg

Hoewel het aantal aankondigde zero-emissiezones flink is toegenomen, is het de vraag of beoogde CO₂-reductie wordt behaald. De aangekondigde zones verschillen sterk van omvang en omvatten vaak geen omliggende wijken, terwijl dit wel was afgesproken in het Klimaatakkoord en de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Kleinere zones, zonder omliggende wijken, maken de overstap naar zero-emissie voertuigen minder aantrekkelijk en zorgen dus voor minder CO₂-reductie. Bovendien zijn eerder dit jaar overgangsregels voor bestelwagens ingevoerd; met die regels was in het Klimaatakkoord geen rekening gehouden. Ook neemt dit een dwingende reden weg om over te stappen op een zero-emissie voertuig.

Waarom geen besluit?

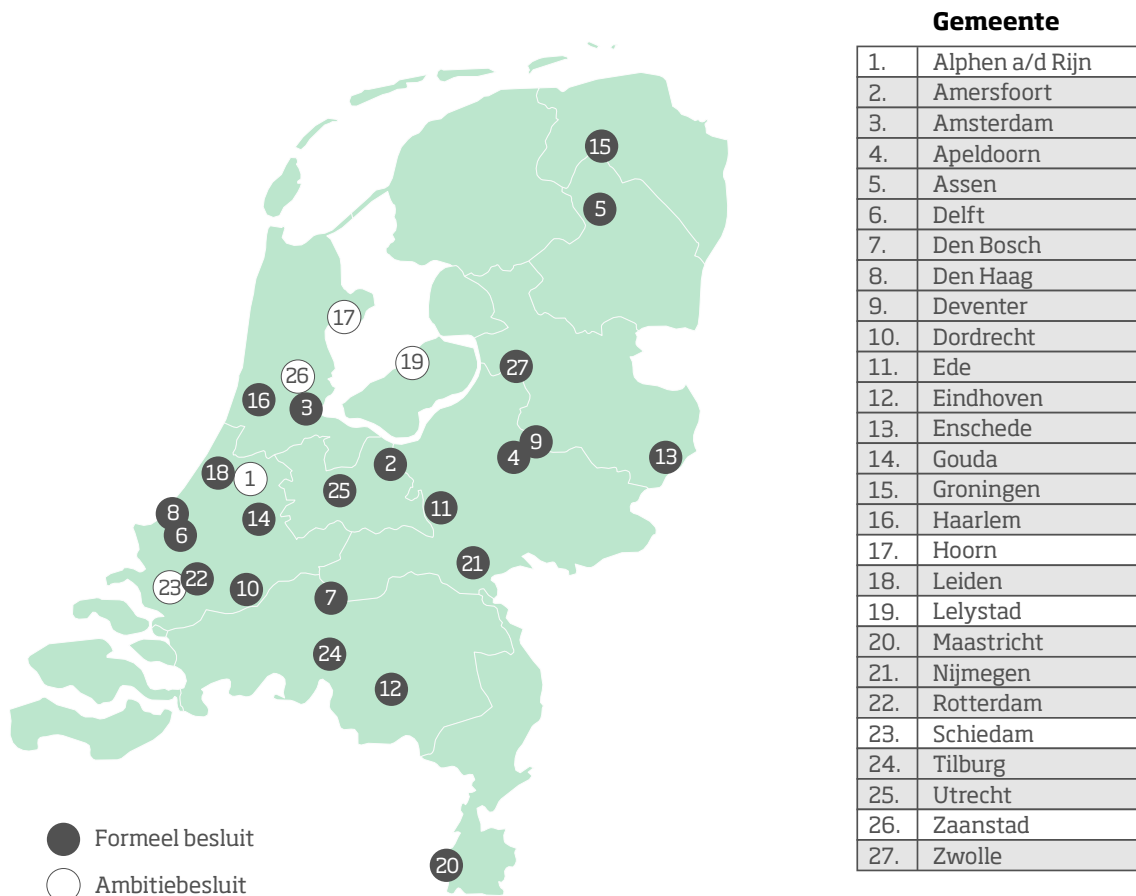
Zeventien van de veertig grootste gemeenten in Nederland hebben nog geen zero-emissiezone aangekondigd. Daarvan hebben er negen expliciet bij Natuur & Milieu aangegeven dat hierover zeer waarschijnlijk in 2021 geen besluit meer wordt genomen. Belangrijkste redenen van gemeenten om nog geen aankondiging te doen over de invoering van zero-emissiezones, zijn dat zij nog bezig zijn met de voorbereidingen, dat ze nog onderzoek uitvoeren naar de zones, dat er te weinig capaciteit en middelen beschikbaar zijn, en dat de coronacrisis op het lokale bedrijfsleven drukt.

Wat moet er gebeuren?

Natuur & Milieu adviseert dat het Rijk zo snel mogelijk – op basis van berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) – vaststelt of de zero-emissiezones de verwachte CO₂-reductie uit het Klimaatakkoord³ opleveren. Om tijdig te kunnen bijsturen is het noodzakelijk inzicht te hebben in de vraag: hoe waarschijnlijk is het dat de voorziene CO₂-reductie van deze maatregel wordt gehaald?

Figuur 2: Kaart van Nederland met 27 gemeenten waar een besluit is genomen voor de zero-emissiezone.

Bron: Natuur & Milieu, 2021.



3) PBL (28 september 2018), [Analyse van het voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord](#).

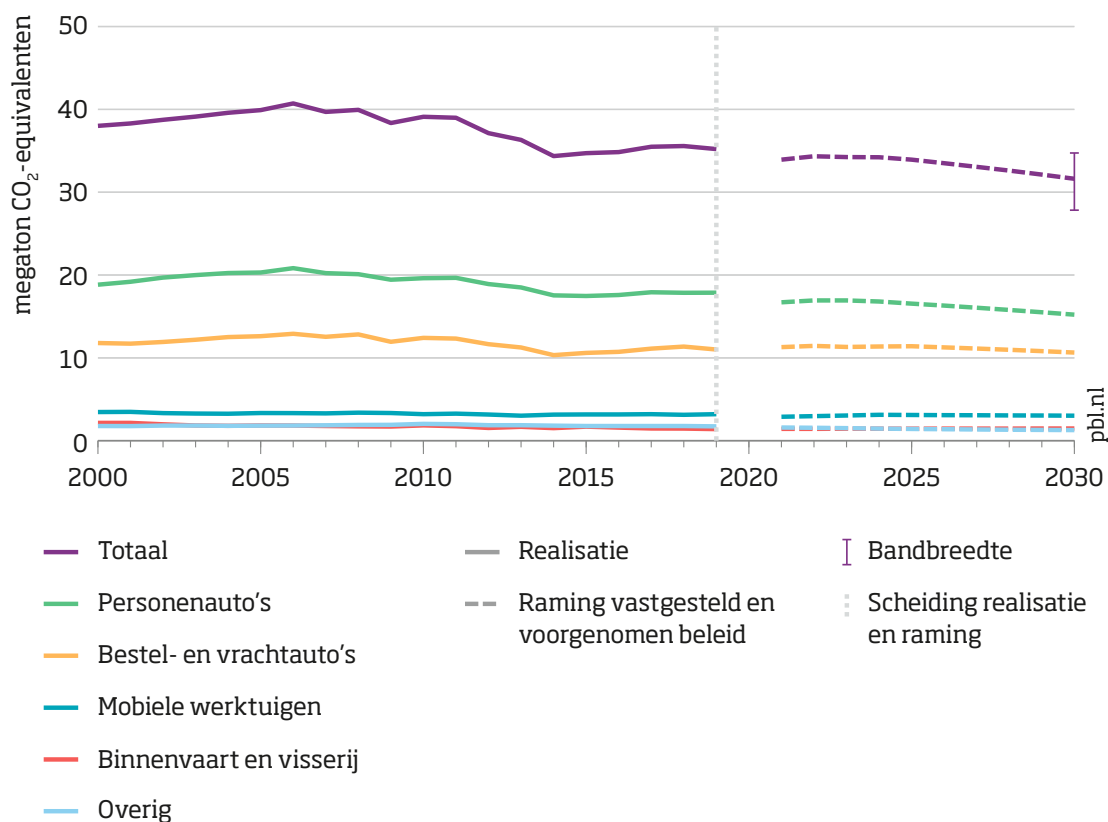
1. INLEIDING

Bestel- en vrachtauto's zorgen voor circa een derde van de CO₂-uitstoot door mobiliteit in Nederland.⁴ Om die reden zijn in het Nederlandse Klimaatakkoord van 2019 afspraken gemaakt om de CO₂-emissies van het vrachtvervoer te verminderen. De introductie van zero-emissiezones voor de stadslogistiek in dertig tot veertig grote steden in Nederland, is een van die maatregelen.

Een zero-emissiezone voor stadslogistiek is een gebied waarin alle voertuigen die bedoeld zijn voor transport van goederen (bestelbussen en vrachtwagens) ofwel rijden op elektriciteit of waterstof, ofwel geen uitstoot veroorzaken. Met dit instrument kunnen steden de emissies van het goederentransport verminderen en daarmee de luchtkwaliteit en leefbaarheid in de stad verbeteren. Dit leidt naar verwachting tot een besparing van 1 megaton CO₂-uitstoot op landelijk niveau in 2030.

In de zomer van 2020 onderzocht Natuur & Milieu de invoering van zero-emissiezones voor de stadslogistiek. Dit onderzoek ging over de status van de gemeentelijke besluitvorming in de dertig grootste gemeenten. Uit het onderzoek bleek dat de besluitvorming achterbleef door het ontbreken van landelijke regels en een uitvoeringsagenda. Slechts acht gemeenten hadden destijds een concreet plan voor de invoering van een zero-emissiezone. Alleen Amsterdam had hierover een formeel besluit genomen.

Figuur 3: Emissie broeikasgassen door mobiliteit. Bron: PBL⁵



4) PBL (2020). [Klimaat en Energieverkenning 2020](#).

5) PBL (2020). [Klimaat en Energieverkenning 2020](#).

Begin 2021 werden in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek landelijke afspraken vastgelegd over de toegangsregels en de manier waarop gemeenten de zero-emissiezones moeten aankondigen. In zo'n aankondiging meldt een gemeente per wanneer en waar de zones gaan gelden. Ook geeft de gemeente aan welk tijdspad wordt gevolgd, welke stappen worden gezet voor de implementatie, en welke rol ze voor zichzelf ziet bij het stimuleren en faciliteren van duurzame logistiek met flankerende maatregelen. Denk aan de overstap naar zero-emissie voertuigen, of de uitrol van laadinfrastructuur en nieuwe logistieke concepten.

Met het vastleggen van deze landelijke afspraken in de uitvoeringsagenda kunnen gemeenten een besluit nemen over het instellen van zero-emissiezones. In de zomer van 2021 voerde Natuur & Milieu daarom een vervolgonderzoek uit.

Dit onderzoek richtte zich op de vraag: **hoeveel en welke gemeenten hebben een bestuurlijke aankondiging voor een zero-emissiezone stadslogistiek gedaan conform de afspraken daarover in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek? En wat betekent dit voor het behalen van de doelstellingen uit het Nederlandse Klimaatakkoord van 2019?**

2. VOORTGANG VERDUURZAMING STADSLOGISTIEK

Om een beeld te geven van de stand van zaken rondom zero-emissiezones, zetten we eerst op een rij hoe tot nu toe op landelijk niveau de afspraken uit het Klimaatakkoord voor verduurzaming van de stadslogistiek zijn ingevuld. Deze afspraken zijn immers belangrijke randvoorwaarden voor gemeenten en het bedrijfsleven om de zero-emissiezones in te voeren. In het tweede deel van dit hoofdstuk brengen we de voortgang bij gemeenten in beeld.

2.1. ALGEMENE STAND VAN ZAKEN: WORDEN AFSPRAKEN KLIMAATAKKOORD VOOR STADSLOGISTIEK UITGEVOERD?

In het Klimaatakkoord werden in 2019 afspraken gemaakt over invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek. Onderdeel daarvan was het opstellen van een uitvoeringsagenda. In de zomer van 2020 constateerde Natuur & Milieu dat alleen Amsterdam een besluit had genomen over de invoering van een zero-emissiezone. Dat andere gemeenten dit nog niet hadden gedaan, kwam mede door het ontbreken van een uitvoeringsagenda.

Inmiddels is op alle afspraken over invoering van zero-emissiezones uit het Klimaatakkoord voortgang geboekt. Een belangrijke afspraak, waaraan later dit jaar invulling wordt gegeven, is de aanschafsubsidie voor zero-emissie vrachtwagens.⁶ De volgende afspraken en acties zijn inmiddels uitgevoerd of in werking gezet:

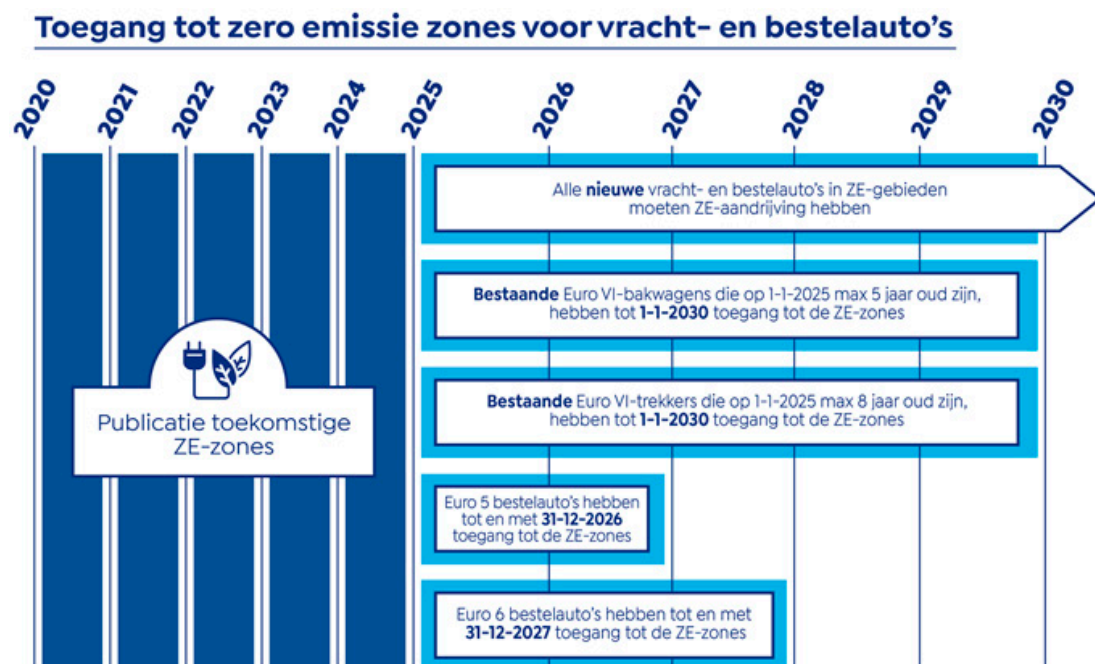
- ✓ Totstandkoming [Uitvoeringsagenda Stadslogistiek](#);
- ✓ Uitwerking van [uniforme regels voor de weggebruiker](#) over toegang tot zero-emissiezones voor stadslogistiek, inclusief overgangsregelingen;
- ✓ Stimulering van zero-emissie bestelwagens via een [aanschafsubsidie](#);
- ✓ Stimulering van zero-emissie vrachtwagens via [subsidie voor demonstratieprojecten](#);
- ✓ Stimulering cargo-bikes door subsidie via het [DKTI-instrument](#);
- ✓ Rijksoverheid en gemeenten bevorderen de inkoop zero-emissie en energiezuinige voertuigen door [eisen te stellen aan bedrijfsvoertuigen](#) die via publieke aanbestedingen worden ingekocht;
- ✓ Kennisontwikkeling door Topsector Logistiek middels diverse rapporten, onderzoeken en rekentools;
- ✓ De [werkgroep Logistiek van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur](#) werkt middels een actieprogramma aan de laadinfrastructuur-ontwikkeling die nodig is voor realisatie van zero-emissie stadslogistiek;
- ✓ Start landelijk communicatie via <https://opwegnaarzes.nl/>;

Ook is het SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek (SPES) opgericht. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil hiermee gemeenten ondersteunen bij de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek. Het SPES biedt financiële ondersteuning bij het voorbereiden en begeleiden van de (gemeentelijke) besluitvorming hierover. Tot nu toe hebben 36 van de G40-gemeenten hiervan gebruikgemaakt.⁷

6) NPO Radio 1 (27 augustus 2021). [De meeste vrachtwagens rijden op diesel, maar dat kán ook heel goed elektrisch.](#)

7) Ten tijde van het onderzoek was de tweede tranche voor SPES-ondersteuning nog niet geopend, deze is geopend voor aanvragen tussen 15 september en 22 oktober 2021. Zie ook [OpwegnaarZES.nl](https://opwegnaarzes.nl/)

Figuur 4: Overzicht van landelijke toegangsregels en overgangsregels voor zero-emissiezones.



2.2. STAND VAN ZAKEN GEMEENTELIJKE BESLUITVORMING

Na het landelijke beeld zoomen we nu in op de gemeentelijke voortgang. Hoeveel en welke gemeenten hebben een bestuurlijke aankondiging voor een zero-emissiezone stadslogistiek gedaan conform de afspraken daarover in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek? De bestuurlijke aankondiging is de eerste belangrijke stap die gemeenten moeten zetten. Daarna volgen echter nog andere belangrijke stappen voordat de zones in werking treden, zoals het nemen van het Verkeersbesluit en de uitrol van laadinfrastructuur. Daarom kijken we in het tweede deel naar hoe gemeenten hun implementatieplannen invullen. Daarbij is in het bijzonder aandacht voor de omvang van de zero-emissiezones en het flankerend beleid.

2.2.1. Inleiding: wat zijn de afspraken over de aankondiging door gemeenten?

In het Klimaatakkoord is afgesproken om middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in te voeren in dertig tot veertig grotere gemeenten in 2025. Daarbij is ook afgesproken dat gemeenten minimaal vier jaar van tevoren de introductie van deze zones aankondigen, zodat er voldoende tijd is voor bedrijven en de gemeente om zich voor te bereiden. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zijn hierover nadere afspraken gemaakt. Conform de uitvoeringsagenda moet de aankondiging minimaal ingaan op:⁸

- de (indicatieve) geografische omvang van de zone;
- een beschrijving van de planning en stappen die in de jaren tot 2025 worden gezet, 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, indien aanwezig.

8) Rijksoverheid (9 februari 2021) [Uitvoeringsagenda stadslogistiek](#).

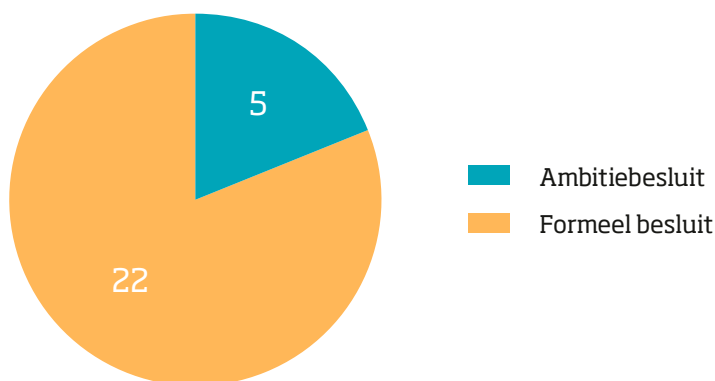
2.2.2. Welke gemeenten hebben een zero-emissiezone voor stadslogistiek aangekondigd?

Totaal aantal aangekondigde zero-emissiezones

Eind juli 2021 hadden 27 gemeenten op enige wijze een zero-emissiezone voor stadslogistiek aangekondigd. Bij vijf gemeenten gaat het om een 'ambitiebesluit', waarbij de ambitie voor de zero-emissiezone onderdeel is van een bredere visie of nota over mobiliteit of duurzaamheid. Er is daarbij wel een concrete invoeringsdatum voor 2030 vermeld.⁹ Bij de overige 22 gemeenten gaat het om een uitgebreider principebesluit, dat specifiek over de zero-emissiezone gaat. De meeste gemeenten beogen de zone in 2025 in te voeren; Dordrecht, Ede en Schiedam starten pas per 2026. Zie voor een volledig overzicht van de status van de gemeentelijke besluitvorming bijlage 2.

De ruimtelijke spreiding van de aangekondigde zones over Nederland is ongelijk. Met name in Zeeland, Oost-Brabant, Noord- en Midden-Limburg, Zuid-Drenthe, Friesland en Noord-Holland Noord zijn vooralsnog geen zero-emissiezones voorzien (zie ook figuur 6). Hierdoor ontbreekt voor bedrijven en vervoerders in deze regio's straks een dwingende reden om over te stappen op zero-emissie vervoer.

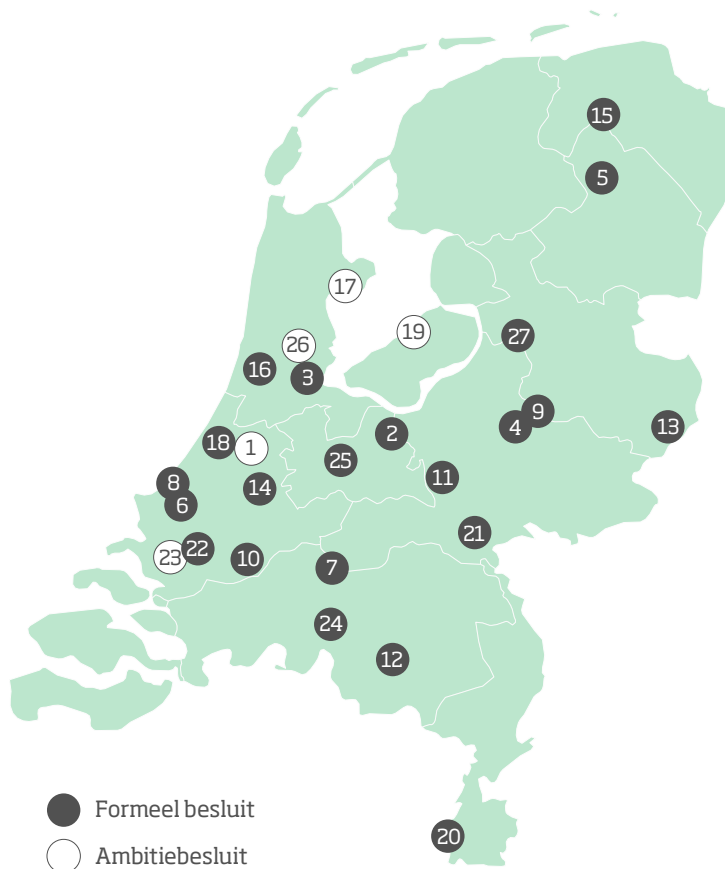
Figuur 5: Status van gemeentelijke besluitvorming over zero-emissiezones.



9) Er zijn ook enkele gemeenten die wel de ambitie hebben geformuleerd om een zero-emissiezone in te voeren, maar waarbij nog onduidelijk is wanneer, en of deze zones dus een bijdrage leveren aan de uitvoering van het Klimaatakkoord.

Figuur 6: Kaart van Nederland met 27 gemeenten waar een besluit is genomen voor de zero-emissiezone.

Bron: Natuur & Milieu, 2021.



Gemeente

1.	Alphen a/d Rijn
2.	Amersfoort
3.	Amsterdam
4.	Apeldoorn
5.	Assen
6.	Delft
7.	Den Bosch
8.	Den Haag
9.	Deventer
10.	Dordrecht
11.	Ede
12.	Eindhoven
13.	Enschede
14.	Gouda
15.	Groningen
16.	Haarlem
17.	Hoorn
18.	Leiden
19.	Lelystad
20.	Maastricht
21.	Nijmegen
22.	Rotterdam
23.	Schiedam
24.	Tilburg
25.	Utrecht
26.	Zaanstad
27.	Zwolle

Zijn de gemeentelijke aankondigingen volledig?

Van de 27 gemeenten die de ambitie hebben een zero-emissiezone in te voeren, hebben er zestien dat op volledige wijze aangekondigd. Dat wil zeggen dat zij, conform afspraken uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek: a) hebben aangegeven wat de (indicatieve) geografische omvang van de zone zal zijn; b) middels een stappenplan inzicht geven in de planning en het proces; c) hebben beschreven hoe ondernemers en andere belanghebbenden actief worden betrokken; d) aandacht besteden aan de realisatie van laad- en tankinfrastructuur; en e) de relatie met de milieuzone – indien van toepassing – hebben beschreven.

Niet alleen bij de vijf gemeenten met een ambitiebesluit ontbreekt bovengenoemde informatie. Ook de 22 gemeenten die al een uitgebreider formeel principebesluit hebben genomen, zijn niet altijd volledig. Zo is bij twee gemeenten (Amersfoort en Apeldoorn) de geografische omvang van de zone onbekend en bij drie gemeenten (Amersfoort, Apeldoorn en Ede) ontbreekt een duidelijke planning en stappenplan.

Verschillen in geografische omvang van de aangekondigde zero-emissiezones en relatie met milieuzone

Er zijn grote verschillen tussen de geografische omvang van de aangekondigde zones. Dit is opvallend omdat in het Klimaatakkoord en de uitvoeringsagenda een richtlijn voor middelgrote zones is opgenomen, die uitgaat van het centrum én omliggende wijken. Een aanzienlijk deel van de aangekondigde zones omvat echter geen omliggende wijken.

Bij 21 gemeenten is op dit moment duidelijk wat de indicatieve geografische omvang de zero-emissiezone is. Slechts een derde van de gemeenten (zeven) heeft een grote zone aangekondigd. Dat wil zeggen dat in principe alle wijken binnen de 'autoring' ertoe behoren, en dat de zone meerdere centrale winkelgebieden omvat. Zeven gemeenten kiezen voor een zone die bestaat uit het stadscentrum plus een gedeelte van omliggende wijken (in dit onderzoek omschreven als Centrum+). Vijf gemeenten kiezen voor een kleine zone (alleen de binnenstad of de oude stadskern). En twee gemeenten houden de zone beperkt tot het deel van het centrum dat als voetgangersgebied is aangewezen, een nog kleiner gebied dus.

De gemeenten Amsterdam en Enschede kiezen ervoor de zero-emissiezone na verloop van tijd te vergroten. Voor beide houdt dit in dat de omvang van de zone vanaf 2030 zal worden uitgebreid. Bij andere gemeenten wordt dit als optie genoemd, waarover latere besluitvorming plaatsvindt.

Slechts de helft van de gemeenten (elf) waarvan de omvang van de zone bekend is, kiest ervoor om middels een milieuzone de verduurzaming van het vrachtverkeer al voorafgaand aan de zero-emissiezones te stimuleren. De meeste gemeenten met een milieuzone kiezen ervoor die te laten overgaan in een zero-emissiezone; de grenzen van de milieuzone blijven dan behouden. Dat is bijvoorbeeld het geval in Den Bosch, Den Haag en Leiden; alleen de milieuzones van de gemeenten Maastricht en Delft komen niet (volledig) overeen met de locatie van de zero-emissiezone. In Maastricht is momenteel alleen de Statensingel een milieuzone en in Delft beslaat de milieuzone delen van de wijken Vrijenban en Wippolder (ten zuidoosten van de aangekondigde zero-emissiezone).

Hoe geven gemeente invulling aan het implementatieplan?

Het overgrote deel van de gemeenten die een formeel (principe)besluit hebben genomen over invoering van een zero-emissiezone (fase 2 of 3), hebben daarbij aandacht voor participatie van stakeholders en de realisatie van laad- en taakinfrastructuur. Gemeenten kiezen voor verschillende vormen om participatie vorm te geven. Zeven gemeenten doen dat via een convenant (Amsterdam, Den Bosch, Den Haag, Groningen, Leiden, Rotterdam en Utrecht). Daarnaast is in de plannen van Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Zwolle omschreven hoe koploperbedrijven in zero-emissie stadslogistiek worden betrokken.

De meeste gemeenten houden in hun plannen ook rekening met de plaatsing van voldoende laad- en tankinfrastructuur voor zero-emissie voertuigen. Hoewel veel gemeenten aandacht hebben voor het belang van deze infrastructuur, valt daarbij op dat er weinig concrete activiteiten vanuit de gemeenten zijn beschreven. Een gemeente die dat wel doet is Leiden: Leiden werkt een laadstrategie uit en onderzoekt een 'accuwacht'.

Ten slotte is gekeken naar welke aanvullende activiteiten gemeenten in hun implementatieplannen opnemen om zero-emissie vervoer te stimuleren. De meeste gemeenten hebben activiteiten opgenomen over het stimuleren van een stadsdistributiehubs, ze hebben maatregelen voor koplopers of activiteiten voor deelmobiliteit, vrachtfietsen of andere lichte elektrische voertuigen. Hoewel de meerderheid algemene ambities vastlegt, beschrijven andere gemeenten de stappen of projecten gedetailleerder.

Twintig gemeenten willen zero-emissie stadslogistiek stimuleren met pilotprojecten, het verlenen van privileges aan schone voertuigen, of via gerichte criteria voor aanbestedingen vanuit de gemeente. Van deze gemeenten hebben er tien gedetailleerdere plannen daarvoor. Ook hebben veel gemeenten in hun plannen maatregelen en projecten opgenomen die het gebruik van vrachtfietsen en andere alternatieven voor stadslogistiek stimuleren. Dat gebeurt met name in Eindhoven, Groningen en Zwolle. Zwolle stimuleert de inzet van vrachtfietsen bijvoorbeeld door middel van een betere doorstroming voor vrachtfietsen bij verkeerslichten, een probeeractie met subsidies, communicatie-activiteiten en het delen van lessons learned.

Overigens is het mogelijk dat gemeenten wel dergelijke activiteiten voorzien, maar dit niet expliciet melden bij de aankondiging van de zero-emissiezone of in een implementatieplan daarvoor. Het is echter wenselijk dat gemeenten hierover wel communiceren. Voor ondernemers zijn dit namelijk belangrijke onderwerpen, en ondersteuning op deze gebieden draagt bij aan het draagvlak voor de zero-emissiezones.

2.2.3. Wat zijn redenen om (voorlopig) nog geen zero-emissiezone aan te kondigen?

Van de grootste 44 gemeenten (de G40- en de G4-gemeenten) hebben er zeventien nog niet de intentie uitgesproken om een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren. Zij hebben dus geen ambitiebesluit noch een formeel principebesluit genomen. Opvallend is dat acht gemeenten in het verleden wel gebruik hebben gemaakt van ondersteuning van het SPES, maar nog geen besluit hebben genomen om een zone in te voeren. Dit zijn de gemeenten Alkmaar, Arnhem, Breda, Emmen, Haarlemmermeer, Hilversum, Leeuwarden en Venlo.¹⁰

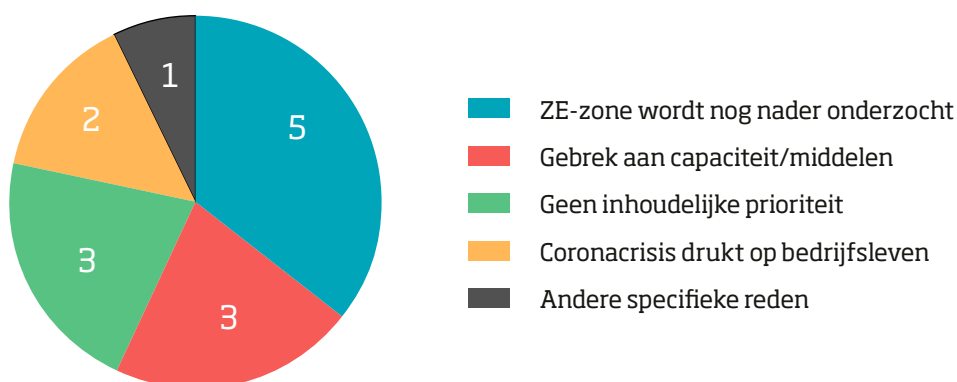
Van de gemeenten die nog geen besluit hebben genomen, vallen er enkele op omdat zij eerder wel ambities uitspraken op het gebied van schone stadslogistiek of schone lucht. Arnhem en Leeuwarden ondertekenden beide de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (2014-2020),¹¹ maar hebben nog geen besluit aangekondigd om een zero-emissiezone in te voeren in 2025. Bovendien ondertekende de gemeente Arnhem het Schone Luchtakkoord, dat zich richt op het behalen van de Europese streefwaarden voor fijnstof en stikstof.

Natuur & Milieu benaderde alle G40-gemeenten die nog geen aankondiging (ambitiebesluit of principebesluit) hebben gedaan voor een zero-emissiezone. We vroegen of ze de intentie hebben om hierover in 2021 nog een besluit te nemen, en zo niet: waarom niet? Veertien gemeenten reageerden inhoudelijk. Negen gaven expliciet aan dat zij hierover in 2021 geen besluit meer verwachten.

Gemeenten geven verschillende redenen waarom zij tot op heden nog geen besluit hebben genomen. De meest voorkomende zijn:

- Verduurzaming van de stadslogistiek heeft op dit moment geen inhoudelijke prioriteit;
- De coronacrisis drukt al zwaar op het lokale bedrijfsleven;
- De zero-emissiezone wordt nog voorbereid en nader onderzocht;
- Gebrek aan interne capaciteit en middelen voor de voorbereiding van de besluitvorming;
- Er is onduidelijkheid over de financiële dekking voor de uitvoering en handhaving;
- Andere, specifieke redenen op lokaal/regionaal niveau.

Figuur 7: Redenen van gemeenten om in 2021 nog geen besluit te nemen over de zero-emissiezone.



10) Ten tijde van het onderzoek was de tweede tranche voor SPES-ondersteuning nog niet geopend; deze is geopend voor aanvragen tussen 15 september en 22 oktober 2021. Zie ook [OpwegnaarZES.nl](https://www.opwegnaarZES.nl)

11) In 2014 sloten bedrijven, overheden en kennisinstellingen een convenant om de stadslogistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES). Deze Green Deal leidde tot diverse regionale pilots, gericht op het verminderen, veranderen en verduurzamen van de logistiek. De afspraken over stadslogistiek in het Klimaatakkoord gaan verder dan de afspraken in de GDZES. Met de totstandkoming van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is de GDZES omgevormd tot een community.

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

3.1 CONCLUSIES

Trend: meer voortgang

Het afgelopen jaar is de implementatie van de zero-emissiezones in een hogere versnelling gekomen. De rijksoverheid zette met de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek duidelijke richtlijnen uit voor de invoering van zero-emissie stadslogistiek. Hierin zijn uniforme regels voor de weggebruiker uitgewerkt over toegang tot zero-emissiezones voor stadslogistiek. Ook zijn op landelijk en regionaal niveau diverse subsidies opengesteld om zero-emissie mobiliteit te bevorderen.

De gemeenten hebben op hun beurt concrete voortgang geboekt met de voorbereiding van de invoering van de zero-emissiezones in vergelijking tot 2020. In augustus 2021 hadden 27 gemeenten de ambitie uitgesproken een zero-emissiezone in te voeren. Dat neemt niet weg dat er nog veel andere belangrijke stappen te zetten zijn totdat ze in werking treden, zoals het nemen van het Verkeersbesluit en de uitrol van laadinfrastructuur. Het is daarom van belang dat gemeenten een implementatieplan uitwerken.

Aankondiging onvolledig

Van de 27 gemeenten die hebben aangegeven dat zij de ambitie hebben een zero-emissiezone voor stadslogistiek in 2025-2026 in te voeren, is in meer dan 80 procent sprake van een formeel besluit dat specifiek over de zero-emissiezone gaat. Bij vijf staat de ambitie beschreven in een bredere notitie of mobiliteitsvisie, waarbij de uitvoering onzekerder en vaak ook onduidelijker is.

Mede om die reden is bij slechts van zestien gemeenten de aankondiging 'volledig' te noemen, conform afspraken uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Een 'volledige' aankondiging wil zeggen dat duidelijk is wat de indicatieve geografische omvang van de zone is, welke stappen en planning hiertoe tot 2025 worden gezet, op welke wijze lokale ondernemers worden betrokken, en of er aandacht is voor de realisatie van laad- en tankinfrastructuur. Het is dan duidelijk hoe implementatie zal plaatsvinden.

Volledige aankondigingen zijn van belang voor ondernemers, zodat zij weten waar zij aan toe zijn. Het is ook van belang omdat de omvang van de zones in grote mate het totale CO₂-reductie-effect bepaalt. Bij zeven gemeenten is de omvang van de zone nu nog onduidelijk. Om het verwachte CO₂-reductie-effect van de zones goed te kunnen inschatten, is hierover op korte termijn duidelijkheid nodig.

Effect zones conform Klimaatakkoord?

Op basis van het aantal reeds aankondigde zero-emissiezones en onze rondgang langs G40-gemeenten, concluderen wij dat het onwaarschijnlijk is dat er in 2025-2026 veertig zero-emissiezones voor de stadslogistiek zijn ingevoerd. Afspraak is immers dat gemeenten minimaal vier jaar van tevoren een zero-emissiezone aankondigen. Mogelijk wordt het minimum van dertig wel gehaald, aangezien meerdere gemeenten aangeven nog bezig te zijn met de voorbereiding van de besluitvorming. Maar omdat de overgangsregels voor de toegang tot zero-emissiezones voor bestaande voertuigen zijn verruimd ten opzichte van de afspraken uit het Klimaatakkoord, is het de vraag of dertig zones voldoende zijn om de gewenste groei van zero-emissie voertuigen en het beoogde effect te realiseren.

Omvang zones te klein

In dat kader is tevens opvallend dat uit het onderzoek blijkt dat in totaal ongeveer een derde van de gemeenten waarvan de grootte van de zone bekend is, kiest voor de invoering van een zero-emissiezone ter grootte van het voetgangersgebied of het centrumgebied. In tegenstelling tot de afspraken uit het Klimaatakkoord, worden in deze zones omliggende wijken niet meegenomen. Hierdoor blijven de positieve gevolgen voor luchtkwaliteit en emissies beperkt en biedt het voor ondernemers minder voordeel om over te stappen op zero-emissie vervoermiddelen.

Kleinere zones maken de overstap naar een zero-emissie voertuig minder aantrekkelijk en zullen zorgen voor minder CO₂-reductie.¹²

Het is daarmee bovendien onzeker of de aangekondigde zones de door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voorziene CO₂-besparing van 1 megaton ook echt zullen realiseren.¹³ Het is van belang om op korte termijn meer duidelijkheid te krijgen over het verwachte effect van de nu aangekondigde zones. Als de zones kleiner zijn dan eerder was verwacht, betekent dit immers dat er mogelijk meer zero-emissiezones of andere acties nodig zijn om meer zero-emissie voertuigen op de weg te krijgen en de CO₂-reductiedoelstelling uit het Klimaatakkoord te halen.

Redenen voor uitstel

Er is wel nog ruimte voor groei van het aantal zero-emissiezones. Zeventien van de grootste gemeenten in Nederland (G40) hebben nog geen aankondiging gedaan van een zero-emissiezone. Gemeenten noemen daarvoor als reden dat zij nog bezig zijn met de voorbereidingen of met onderzoek naar de zones, dat er te weinig capaciteit en middelen beschikbaar zijn, en dat de coronacrisis op het lokale bedrijfsleven drukt. Van deze zeventien hebben er negen expliciet bij Natuur & Milieu aangegeven dat er zeer waarschijnlijk in 2021 hierover ook geen (positief) besluit wordt genomen.

Communicatie door gemeenten

Met de aankondiging van zero-emissiezones komen gemeenten in een nieuwe fase waarbij communicatie en voorbereiding centraal staan. Uit een steekproef in Amsterdam bleek dat ongeveer de helft van de ondernemers niet goed op de hoogte is van de zero-emissiezone.¹⁴ Ook bleek uit recent onderzoek van Evofenedex en Techniek Nederland dat 60 procent van de bedrijven met bestel- en vrachtvoertuigen nog niet goed geïnformeerd zijn over de komst van de zones.¹⁵ Dat betekent dat zij ook niet goed weten wat de impact is op hun bedrijf. Dit onderstreept het belang dat gemeenten meer duidelijkheid geven over de invoering van de zero-emissiezone en de omvang ervan.

Tijdens het onderzoek viel bovendien op dat bij veel gemeenten onder meer de geografische omvang van de aangekondigde zone niet eenvoudig via de publiekswaarschuiging te vinden was. Hiervoor moest het Raadsinformatiesysteem of Besluitenlijst van het college van B&W worden geraadpleegd. Ook de landelijke website OpwegnaarZES biedt geen volledig overzicht van aangekondigde zero-emissiezones. Dit is zorgelijk, omdat het aanbieden van informatie over de zero-emissiezones via de gemeentelijke en landelijke themawebsite een basisvereiste is om bedrijven en lokale ondernemers tijdig te informeren.

3.2. AANBEVELINGEN

Op basis van de onderzoeksresultaten doen wij de volgende aanbevelingen:

Rijksoverheid:

- Stel zo snel mogelijk, op basis van berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), vast of de zero-emissiezones de verwachte groei van zero-emissie voertuigen en CO₂-reductie uit het Klimaatakkoord¹⁶ zullen opleveren. Om tijdig te kunnen bijsturen, is het noodzakelijk inzicht te krijgen of de in het Klimaatakkoord voorziene CO₂-reductie van deze maatregel waarschijnlijk wel of niet wordt gehaald. Als dit niet het geval is, moet worden nagegaan welke aanvullende acties eventueel nodig zijn, of welke aanvullende besparingen op andere gebieden moeten worden gerealiseerd.

12) PBL (2020). [Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020](#).

13) PBL (28 september 2018). [Analyse van het voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord](#).

14) Vervoerregio Amsterdam (22 juli 2021). [Faciliteren en communiceren om duurzame stadslogistiek te laten slagen](#).

15) Evofenedex (15 september 2021). [Bedrijven nog nauwelijks geïnformeerd over komst zero-emissiezones](#).

16) PBL (28 september 2018). [Analyse van het voorstel voor hoofdlijnen van het Klimaatakkoord](#).

- Vraag het PBL om advies over hoe de effectiviteit van de zero-emissiezones kan worden verhoogd, vooral als de door het PBL voorziene CO₂-reductie achterblijft bij eerdere verwachtingen. Met andere woorden: waar liggen kansen voor meeropbrengsten? Bijvoorbeeld door te sturen op groei van het aantal gemeenten met een zero-emissiezone in het algemeen of in specifieke regio's. Of door grotere zones te implementeren, of door in te zetten op flankerend beleid. Deze inzichten zijn belangrijk voor de effectiviteit van maatregelen, en het maximaal benutten van de CO₂-reductiepotentie.
- Stimuleer onderzoek naar zero-emissie logistiek en stadslogistiek in het bijzonder. Een dergelijke berekening of inschatting door het PBL vereist namelijk - naast duidelijkheid over het aantal en de omvang van zero-emissiezones - ook inzicht in de omvang en karakteristieken van de stadslogistiek (aantallen ritten, afgelegde kilometers, de aantallen en inzetprofielen van voertuigen per stad én regio) en van het stimuleringsbeleid voor zero-emissie voertuigen. De effectiviteit en impact van de zero-emissiezones is namelijk niet alleen afhankelijk van hun geografische omvang (alleen centrum of ook omliggende wijken), maar ook van de kostenontwikkeling van emissievrije voertuigen,¹⁷ inzetprofielen van goederenvoertuigen en uitstralingseffecten.
- Geef zo snel mogelijk duidelijkheid over de aanschafsubsidie voor zero-emissie vrachtwagens. Zo weten ondernemers waar zij aan toe zijn en kunnen ze een strategie of plan maken voor de verduurzaming van hun wagenpark.
- Geef G40-gemeenten die vanwege gebrek aan capaciteit of middelen besluitvorming over de zero-emissiezones hebben uitgesteld, additionele steun vanuit het SPES, ook als zij al eerder steun ontvingen.
- Ondersteun kleinere niet-G40-gemeenten niet alleen via SPES-projecten, maar zet breed in op kennisdeling om knelpunten rondom capaciteit en middelen zo veel mogelijk weg te nemen.

Gemeenten:

- Stem de grootte van de zero-emissiezone af op lokale omstandigheden en de wensen van lokale ondernemers. Kies daarbij wel voor de grootst mogelijke zone: dit is zowel goed voor de businesscase van duurzaam transport, als voor het klimaat en de luchtkwaliteit.
- Gemeenten die nog geen volledige aankondiging hebben gedaan, roepen wij op nog vóór eind 2021 meer duidelijkheid te geven aan lokale ondernemers en andere stakeholders middels een gedetailleerd implementatie- en stappenplan.
- Gemeenten die nog geen stappen- en implementatieplan hebben opgesteld, moedigen wij aan dit zo snel mogelijk te doen. Zij kunnen inspiratie putten uit bestaande plannen. In het bijzonder de plannen van Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam kunnen als goed voorbeeld dienen.
- Wij roepen gemeenten op een gedetailleerd uitvoeringsplan voor zero-emissie stadslogistiek uit te werken, zodat ondernemers weten welke rol en activiteiten de gemeenten voorziet. Hoe concreter, hoe beter. Het plan zou in ieder geval moeten ingaan op: de omvang van de zone, participatie van lokale ondernemers en de realisatie van laad- en taakinfrastructuur. Wij raden echter aan ook aandacht te besteden aan de totstandkoming van een (of meerdere) stadsdistributiehub(s), stimuleringsmaatregelen voor koplopers, en activiteiten rondom deelmobiliteit, vrachtfietsen of andere lichte elektrische voertuigen. Dit is enerzijds van belang om - naast elektrificatie van voertuigen - ook door efficiëntere logistiek klimaatwinst te boeken en de leefbaarheid van de stad te vergroten. Anderzijds draagt het bij aan het realiseren van aantrekkelijke oplossingen voor het MKB.

17) PBL (2020). [Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020](#).

Gezamenlijk:

- We roepen rijksoverheid, gemeenten en alle overige betrokken partijen op om gezamenlijk invulling te geven aan communicatieactiviteiten en voorlichting aan bedrijven. Het is van belang dat externe communicatie op gang komt, zodat lokale bedrijven en ondernemers die steden met een toekomstige zero-emissiezone bezoeken, zich kunnen voorbereiden op de veranderingen.

BIJLAGE 1: BESCHRIJVING ONDERZOEKSMETHODE

Natuur & Milieu voerde het onderzoek naar de aangekondigde zero-emissiezones voor stadslogistiek uit in de zomer van 2021. De peildatum van het onderzoek is 1 augustus 2021.

BESLUITVORMING

De landelijke afspraken over de bestuurlijke aankondiging van een zero-emissiezone door gemeenten vormen het uitgangspunt van dit onderzoek (zie figuur 8).

Figuur 8: Landelijke afspraken over de bestuurlijke aankondiging van een zero-emissiezone door gemeenten.

Bron: [Uitvoeringsagenda Stadslogistiek](#), 2021.

Artikel 2 Algemeen

1. De zero-emissiezone voor stadslogistiek geldt alleen voor vrachtauto's en bestelauto's. Het betreft een zone voor vrachtauto's én bestelauto's tezamen (dus niet voor een van beide voertuigcategorieën).
2. De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is vanaf 1 januari 2025 mogelijk. Gemeenten bepalen zelf de zero-emissiezone al dan niet in te zetten (naast, los of in plaats van een milieuzone).
3. Indien deze Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in 2025 nog niet heeft geleid tot de invoering van de zones, dan zet lenW na 2025 wettelijke maatregelen in om de zero-emissiezones voor stadslogistiek vóór 2030 te realiseren.
4. Een gemeente zal de intentie om een zero-emissiezone voor stadslogistiek in te voeren minimaal 4 jaar van tevoren aankondigen. Het college van B&W van een gemeente gaat daarbij minimaal in op drie punten:
 - de geografische omvang van de zone, minimaal indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de maximale omvang; de precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald;
 - een beschrijving van de stappen die in de jaren tot 2025 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.
5. Met 'middelgroot' wordt bedoeld dat de zero-emissiezone voor stadslogistiek minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) plus de omliggende wijken omvat. Gemeenten bepalen zelf waar een zero-emissiezone wordt ingevoerd en wat de omvang is met oog voor de lokale situatie.

Op basis van deze landelijke afspraken zijn onderstaande besluitvormingsfasen en inhoudelijke indicatoren voor de aankondiging vastgesteld.

Status besluitvorming zero-emissiezones

In het onderzoek zijn drie fases of mogelijkheden onderscheiden om de status van de gemeentelijke besluitvorming voor de invoering van een zero-emissiezone inzichtelijk te maken. Deze fases zijn gekozen om de voortgang van gemeenten op basis van concrete stappen zo duidelijk mogelijk in kaart te brengen. De volgende fases zijn gebruikt:

- **Fase 1 - Ambitiebesluit:** de ambitie om een zero-emissiezone in te voeren, is onderdeel van een bredere visie of nota over mobiliteit of duurzaamheid die is aangenomen door de gemeenteraad. Hierin is wel een concrete invoeringsdatum genoemd, maar de geografische omvang van de zone is nog niet definitief opgenomen.
- **Fase 2 - Collegebesluit:** het college van burgemeester & wethouders heeft een (principe)besluit genomen over de invoering van een zero-emissiezone stadslogistiek middels een collegebesluit.
- **Fase 3 - Goedkeuring gemeenteraad:** de gemeenteraad heeft middels een (principe)besluit ingestemd met de invoering van een zero-emissiezone (en het implementatieplan).

De fases geven een beeld van de door de gemeente gezette stappen in de besluitvorming. Iedere gemeente heeft echter haar eigen proces. Het is niet noodzakelijk dat een gemeente iedere stap doorloopt. Niet in alle gemeenten wordt het principebesluit (in combinatie met het implementatieplan) voorgelegd aan de gemeenteraad. Dan volgt behandeling van het implementatieplan vaak wel later.

In dit onderzoek zijn alle gemeenten meegenomen die in één van de drie fases zijn zoals hierboven omschreven. De implementatieplannen van deze gemeenten zijn inhoudelijk geanalyseerd op de maatregelen die worden genomen in aanloop naar de zero-emissiezone. Fase 2 en 3 voldoen beide aan de afspraken uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Ze worden dus beide potentieel meegeteld in het aantal gemeenten dat een zero-emissiezone op 'volledige wijze' heeft aangekondigd, indien aan de relevante vereisten is voldaan.

INHOUDELIJKE ANALYSE GEMEENTELIJK IMPLEMENTATIEPLAN

Gebruikte indicatoren

In dit onderzoek zijn vier indicatoren gebruikt om het implementatieplan voor invoering van een zero-emissiezone van gemeenten te vergelijken. Deze indicatoren zijn gekozen om de implementatieplannen van gemeenten op basis van concrete onderdelen zo objectief en vergelijkbaar als mogelijk te analyseren. Onafhankelijk van in welke fase van de besluitvorming een gemeente zich bevindt, hebben wij bekeken in hoeverre het huidige besluit voor de verdere implementatie rekening houdt met de onderstaande aspecten.

Indicator 1 tot en met 5 zijn gebaseerd op de afspraken over de bestuurlijke aankondiging van de zero-emissiezones voor stadslogistiek uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Indien over indicator 1 tot en met 5 informatie is opgenomen in het besluit van het college of het besluit dat het college heeft voorgelegd aan de gemeenteraad, spreken wij van een 'volledige aankondiging'.

Indicator 6 tot en met 8 zijn aanvullende thema's die volgens Natuur & Milieu van belang zijn voor de succesvolle introductie van zero-emissie stadslogistiek. Indien gemeenten hebben aangegeven dat zij de intentie hebben maatregelen voor indicator 6 tot en met 8 later nader uit te werken, is de indicator met 'ja' beoordeeld.

- **Indicator 1:** Er is een beschrijving van de (indicatieve) geografische omvang van de zone.
De scoring van indicator 1 is als volgt:
 - Zeer klein: de geografische omvang van de zone omvat het huidige voetgangersgebied.
 - Klein: de geografische omvang van de zone omvat het centrum (de binnenstad, het centrale winkelgebied, of de oude stadskern binnen de stadsgrachten, indien hiervan sprake is).
 - Centrum+ : de geografische omvang van de zone omvat het centrum (de binnenstad, het centrale winkelgebied, of oude stadskern binnen de stadsgrachten), plus ten minste een gedeelte van de omliggende wijken of buurten buiten de stadsgrachten of het centrum.

- Groot: de geografische omvang van de zone omvat alle wijken of stadsdelen binnen de autoring van de stad en omvat daarbij meer winkelgebieden of winkelcentra dan enkel het centrumgebied.

Om te bepalen welke delen van de stad behoren tot de binnenstad en welke wijken daarbuiten vallen, is bij de beoordeling gebruikgemaakt van de CBS-wijkindeling. Dit is de statistische afbakening die het CBS heeft gemaakt voor alle wijken en buurten van gemeenten. De wijkcodes zijn gebruikt om vast te stellen waar de zero-emissiezone precies begint en hoe groot deze is, en om vast te stellen of er ook (delen van) omliggende wijken buiten het centrum in de zone vallen.

- **Indicator 2:** Een stappenplan dat inzicht geeft in de planning en het implementatieproces.
De scoring van indicator 2 is als volgt:
 - Geen: Er is geen stappenplan dat inzicht geeft in de planning en het implementatieproces.
 - Basis: Het stappenplan is beknopt (grootweg 1 pagina), betreft een infographic of flowchart met processtappen op hoofdlijnen.
 - Gedetailleerd: Het betreft een uitgebreid, uitgewerkt stappenplan waarin verschillende onderdelen en acties per jaar zijn opgenomen.
- **Indicator 3:** Een beschrijving van hoe ondernemers en andere belanghebbenden in de toekomst actief worden betrokken na de besluitvorming over de introductie van een zero-emissiezone.
De scoring van indicator 3 is als volgt:
 - Geen: Het is niet duidelijk hoe ondernemers en andere belanghebbenden actief worden betrokken.
 - Participatie: Ondernemers en andere belanghebbenden worden actief betrokken door middel van participatieprocessen. Denk hierbij aan stakeholderbijeenkomsten of communicatietrajecten.
 - Koploperprogramma: Ondernemers en andere belanghebbenden worden actief betrokken door middel van een programma waarin bedrijven die vooroplopen het goede voorbeeld geven aan andere bedrijven. Denk aan een ambassadeursprogramma of een (online) community waarin koploperbedrijven een podium krijgen.
 - Convenant: Ondernemers en andere belanghebbenden worden actief betrokken via een lokaal convenant. Hierin zijn acties en afspraken vastgelegd voor de gemeente, bedrijven en (branche)organisaties om zero-emissie stadslogistiek te bevorderen.
- **Indicator 4:** Aandacht voor de realisatie van laad- en tankinfrastructuur.
De scoring van indicator 4 is als volgt:
 - Ja: Er is aangegeven dat onderzoek wordt gedaan naar, of op andere wijze aandacht besteed aan, de realisatie van voldoende laad- en tankinfrastructuur in het kader van de introductie van de zero-emissiezone.
 - Nee: Het is niet duidelijk of de gemeente specifieke activiteiten gaat ondernemen gericht op de realisatie van voldoende laad- en tankinfrastructuur in het kader van de introductie van de zero-emissiezone.
- **Indicator 5:** Zero-emissiezone heeft relatie met de milieuzone.
De scoring van indicator 5 is als volgt:
 - Geen milieuzone: Er is geen sprake van een milieuzone voor vrachtauto's en/ of personen- en bestelauto's voorafgaand aan de invoering van de zero-emissiezone.
 - Ja: De relatie met de milieuzone is beschreven.
 - Nee: Het is niet duidelijk wat de relatie is tussen de zero-emissiezone en de milieuzone.
- **Indicator 6:** De gemeente heeft de ambitie stadsdistributiehubs aan de rand van de stad actief te faciliteren of te stimuleren.
De scoring van indicator 6 is als volgt:
 - Ja (basis): Er is een algemene ambitie beschreven om stadsdistributiehubs aan de rand van de stad actief te stimuleren of te faciliteren.
 - Ja (gedetailleerd): Er is uitgebreider beschreven hoe stadsdistributiehubs aan de rand van de stad worden gestimuleerd of gefaciliteerd. Hierin zijn bijvoorbeeld voorbeeldprojecten of plannen opgenomen.
 - Nee: Er is geen ambitie beschreven om stadsdistributiehubs aan de rand van de stad actief te stimuleren.

- **Indicator 7:** De gemeente heeft de ambitie om stimuleringsmaatregelen voor koplopers uit te voeren.
De scoring van indicator 7 is als volgt:
 - Ja (basis): Er is een algemene ambitie beschreven om stimuleringsmaatregelen voor koplopers uit te voeren. Hierbij kan het gaan om het benoemen van het uitvoeren van (pilot)projecten of het verlenen van privileges aan zero-emissie voertuigen. In het laatste geval gaat het om specifieke voordelen voor emissievrije voertuigen, zoals in vergunningverlening, inkoop en aanbesteding, of om beperkingen voor voertuigen die niet zero-emissie zijn.
 - Ja (gedetailleerd): De manier waarop de stimuleringsmaatregelen voor koplopers worden uitgevoerd zijn uitgebreider omschreven. Er worden voorbeelden gegeven van (pilot)projecten die zijn/worden uitgevoerd. Er wordt uitgebreide informatie gegeven over het verstrekken van privileges, en over de manier waarop zero-emissie mobiliteit in aanbestedingen wordt opgenomen.
 - Nee: Er is geen ambitie beschreven om stimuleringsmaatregelen voor koplopers uit te voeren.
- **Indicator 8:** De gemeente heeft de ambitie om activiteiten te starten voor het bevorderen en realiseren van het gebruik van vrachtfietsen, deelmobiliteit of licht elektrisch vervoer (LEV).
De scoring van indicator 8 is als volgt:
 - Ja (basis): Er is een algemene ambitie beschreven in het implementatieplan om het gebruik van (elektrische) vrachtfietsen, deelmobiliteit voor logistiek of andere lichte elektrische voertuigen te ondersteunen.
 - Ja (gedetailleerd): Er zijn activiteiten beschreven in het implementatieplan voor het ondersteunen van het gebruik van (elektrische) vrachtfietsen, deelmobiliteit voor logistiek of andere lichte elektrische voertuigen. Hierbij worden bijvoorbeeld projecten, doelstellingen of uitgewerkte maatregelen omschreven.
 - Nee: Er zijn geen activiteiten beschreven voor het ondersteunen van deelmobiliteit, (elektrische) vrachtfietsen of andere lichte elektrische voertuigen.

Werkwijze

Natuur & Milieu heeft deze analyses uitgevoerd middels deskresearch. Hierbij zijn diverse openbare bronnen geraadpleegd, waaronder de website van OpwegnaarZES, Raadsinformatiesystemen en andere openbare documenten. In geval van onduidelijkheden is navraag gedaan bij de desbetreffende gemeente. Bij de beoordeling is alleen gebruikgemaakt van openbaar beschikbare informatie. Indien gemeenten geen separaat implementatieplan hadden opgesteld, is de informatie gebruikt die het college aan de gemeenteraad heeft gestuurd. Daar waar in deze informatie wordt verwezen naar een eerder opgesteld plan of convenant, is deze inhoud daarvan meegenomen in dit onderzoek. Waar het college een extern advies heeft bijgevoegd aan de officiële besluitvormingsdocumenten, is aangenomen dat het gehele advies door het college zal worden uitgevoerd en is dit dus ook meegenomen.

Overig onderzoek

Naast de bovenstaande indicatoren heeft Natuur & Milieu alle G40-gemeenten waarvan wij hadden vastgesteld dat zij (nog) geen zero-emissiezone hebben aangekondigd, gevraagd of in 2021 een besluit over de invoering van zo'n zone wordt verwacht. Indien dit niet het geval is, hebben we gevraagd om welke redenen hier (voorlopig) van af wordt gezien.

BIJLAGE 2: ONDERZOEKSRESULTATEN PER GEMEENTE

	Criteria Klimaatakkoord				Criteria Natuur & Milieu		
Gemeente	Fase invoering zero-emissie-zone	Omvang zone	Stappen-plan	Volledige aankondiging	Stads-distributie-hubs	Stimulering zero-emissie	Deelmobiliteit en licht elektrisch vervoer
Alphen a/d Rijn	Fase 1						
Amersfoort	Fase 2						
Amsterdam	Fase 3	Groot	Gedetailleerd	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Basis
Apeldoorn	Fase 2						
Assen	Fase 3	Zeer klein	Basis	Ja	Basis	Basis	
Delft	Fase 3	Klein	Gedetailleerd		Basis	Gedetailleerd	
Den Bosch	Fase 2	Centrum+	Basis	Ja	Gedetailleerd	Basis	
Den Haag	Fase 2	Groot	Basis	Ja	Basis	Basis	Basis
Deventer	Fase 2	Klein	Gedetailleerd	Ja		Basis	
Dordrecht	Fase 2	Klein	Basis	Ja		Basis	
Ede	Fase 2	Centrum+			Basis	Basis	
Eindhoven	Fase 3	Groot	Gedetailleerd	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Gedetailleerd
Enschede	Fase 3	Zeer Klein	Basis	Ja	Basis	Basis	Basis
Gouda	Fase 3	Klein	Basis	Ja	Basis	Basis	Basis
Groningen	Fase 2	Centrum+	Basis		Gedetailleerd	Gedetailleerd	Gedetailleerd
Haarlem	Fase 2	Groot	Basis				
Hoorn	Fase 1						
Leiden	Fase 2	Centrum+	Basis	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Basis
Lelystad	Fase 1						
Maastricht	Fase 3	Centrum+	Basis	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Basis
Nijmegen	Fase 3	Centrum+	Basis	Ja	Basis	Basis	Basis
Rotterdam	Fase 3	Groot	Gedetailleerd	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Basis
Schiedam	Fase 1						
Tilburg	Fase 2	Groot	Basis	Ja	Basis	Gedetailleerd	Basis
Utrecht	Fase 3	Groot	Gedetailleerd	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Basis
Zaanstad	Fase 1	Centrum+			Basis	Basis	Basis
Zwolle	Fase 3	Klein	Gedetailleerd	Ja	Gedetailleerd	Gedetailleerd	Gedetailleerd

Colofon

Natuur & Milieu
Utrecht, oktober 2021

Vormgeving

DeUitwerkStudio

Contact

E-mail: info@natuurenmilieu.nl
Telefoon: +31 (0)30 233 13 28