

Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

Op weg naar zero-emissie

27 november 2020

Dit document is een gezamenlijk product van gemeenten (VNG, GNMI, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Tilburg), de sector (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG), Stichting Natuur & Milieu en het ministerie van IenW.

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

Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

Op weg naar zero-emissie

PARTIJEN

Rijksoverheid

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw S. van Veldhoven - Van der Meer, handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan
Hierna te noemen: IenW

Gemeenten en gemeentelijke koepelorganisaties

- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Amsterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Den Haag, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Rotterdam, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Tilburg, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Utrecht, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
- Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente, handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder ...
-
- Het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur, vertegenwoordigd door, en hierna te noemen: GNMI

Samen hierna te noemen: Gemeenten

Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

- BOVAG, vertegenwoordigd door
- Evofenedex, vertegenwoordigd door,
- Stichting Natuur & Milieu, vertegenwoordigd door, en hierna te noemen: Natuur & Milieu
- RAI Vereniging, vertegenwoordigd door ...
- Transport en Logistiek Nederland, vertegenwoordigd door, en hierna te noemen: TLN
-PM (nog nader te noemen ondernemings-, branche- en belangenorganisaties)
-

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

Overige partijen

- Topsector Logistiek, vertegenwoordigd door ...

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen

OVERWEGINGEN

Aanleiding

1. Stadslogistiek is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Een efficiënte stadslogistiek zorgt ervoor dat winkels op tijd hun nieuwste collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants hun gasten kunnen bedienen, internetbestellingen tijdig worden afgeleverd en een verbouwing probleemloos verloopt. De vraag naar deze distributie van goederen en diensten wordt steeds groter. En dat leidt weer tot een groeiende vraag naar transport: in vrijwel alle Nederlandse steden rijden steeds meer vrachtauto's en bestelauto's. Niets doen leidt tot meer uitstoot van schadelijke stoffen (emissie) en kan ten koste gaan 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 logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de *Green Deal Zero Emission Stadslogistiek* (ZES). Vanuit deze Green Deal ZES zijn in de afgelopen jaren diverse regionale pilots uitgevoerd met innovatieve logistieke concepten om stadskernen efficiënter en duurzamer te bevoorraden. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de randen van de stad ('hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten. Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend.
3. Met het Klimaatakkoord (28 juni 2019) hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije stadslogistiek: de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek. Dit gebeurt met het instellen van middelgrote nul-emissiezones (hierna: zero-emissiezones) voor vracht- en bestelauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050.



Waarom een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

4. In het Klimaatakkoord hebben Partijen afgesproken een uitvoeringsagenda voor stadslogistiek op te stellen. De agenda heeft twee doelen:
 - a. Het ontwikkelen van een landelijk gezamenlijk actieplan van Partijen.
 - b. Het maken van afspraken over uniforme uitgangspunten.

Een van de centrale actiepunten betreft de realisatie van de zogenoemde zero-emissiezones voor stadslogistiek vanaf 2025. Om te zorgen dat het bedrijfsleven zich hierop tijdig kan voorbereiden, wordt uiterlijk in 2020 vastgesteld hoe de invoering zal plaatsvinden. Partijen streven naar een efficiënte en effectieve uitvoering (zowel voor de overheid als voor de logistieke sector). Met uniforme landelijke uitgangspunten willen Partijen een lappendeken aan regels voorkomen.

5. Alle relevante definities zijn opgenomen in bijlage 1. Deze bijlage maakt integraal onderdeel uit van deze Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Aanpak

6. De aanpak om de ambitie te bereiken, richt zich op het verminderen, veranderen en verduurzamen van de verkeersbewegingen als gevolg van de stedelijke distributie. 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, facilitair, afval en e-commerce - vragen daarbij elk om een eigen aanpak.
7. Overheden ondersteunen de omslag naar duurzame en efficiënte stadslogistiek met stimulerende en faciliterende maatregelen en met regelgeving. Een belangrijk onderdeel van de aanpak is het invoeren van middelgrote zero-emissiezones voor de stadslogistiek (bestel- en vrachtauto's) vanaf 2025.
8. De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is vanaf 1 januari 2025 mogelijk. Het ministerie van IenW heeft hiertoe een nieuw verkeersbord geïntroduceerd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (zie Kamerbrief "Besluit harmonisatie milieuzones", 2019-2020, 31 305, nr. 296).
9. De transitie naar duurzame en efficiënte stadslogistiek is een gezamenlijke opgave waarbij ieder een eigen verantwoordelijkheid heeft:
 - Gemeenten ontwikkelen in hun eigen gemeente of regio een integraal plan voor duurzame en efficiënte stadslogistiek en nemen onderbouwde besluiten over het instellen van een zero-emissiezone, in afstemming met de regionale mobiliteitsplannen.
 - IenW faciliteert regio-overstijgende aspecten, uniformeert, stimuleert, ondersteunt en past de landelijke regelgeving aan om het instellen van een zero-emissiezone voor stadslogistiek mogelijk te maken.
 - Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties stimuleren en ondersteunen hun leden en achterban - dit betreft zowel transporteurs, verladers als ontvangers van goederen - om de overgang te maken naar emissievrije stadslogistiek.

Regionale en lokale uitwerking van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek

10. Deze Uitvoeringsagenda Stadslogistiek bevat de aanpak en acties voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op *landelijk* niveau. Gemeenten werken samen met ondernemers aan plannen voor duurzame en efficiënte stadslogistiek op *lokaal* niveau, in wisselwerking met de afspraken in deze landelijke agenda en de regionale mobiliteitsplannen. In 2019 heeft het ministerie van IenW reeds experts ter beschikking gesteld aan gemeenten om hen te ondersteunen bij het voorbereiden van besluiten over zero-emissiezones voor stadslogistiek. Dit staat bekend als het 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES).

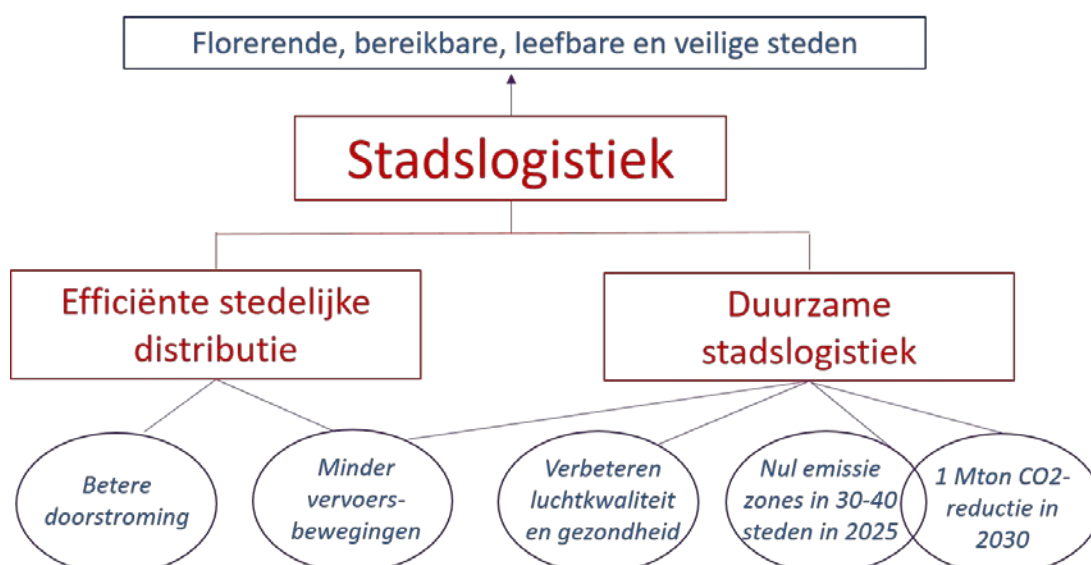
11. Ook op *regionaal* niveau wordt samengewerkt en kennis gedeeld. Stadslogistiek houdt immers niet op bij de gemeentegrens en bedrijven leveren vaak in meerdere steden. Onderwerpen als overslagpunten (hubs) en logistieke laad- en tankinfrastructuur vragen om regionale afstemming. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2019 hebben Rijk en regio's daarom afspraken gemaakt over een integrale regionale logistieke aanpak gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. Deze logistieke aanpak is onderdeel van de regionale programma's voor slimme, duurzame en veilige mobiliteit en zal een regionale vertaling van deze landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek gaan bevatten. Dit is afgesproken voor de landsdelen Oost en Noord, de provincie Zuid-Holland en de regio's Midden-Nederland, Brabant en Limburg. Deze regio's hebben in de Bestuurlijke Overleggen MIRT van november 2019 aangegeven te streven naar het instellen van een zero-emissiezone voor stadslogistiek in minimaal 7 (Oost), 4 (Noord), 8 (Zuid-Holland), 2 (Midden-Nederland), 5-12 (Brabant) en 3 (Limburg) gemeenten (in totaal 29-36).

Partijen komen het volgende overeen:

1. DOEL

Artikel 1 Doel

1. Partijen werken gezamenlijk aan duurzame en efficiënte stadslogistiek. Dit heeft tot doel de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Partijen streven naar emissievrije stadslogistiek in middelgrote zones in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025 (circa 1 Mton CO₂-reductie).



2. Partijen zetten zich gezamenlijk in om de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek in 2025 te bevorderen. Deze samenwerking richt zich op:

- de totstandkoming en implementatie van eenduidige ‘regels’ voor de invoering van zero-emissiezones;
- het inventariseren en onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van zero-emissiezones;
- de uitvoering van de acties zoals opgenomen in hoofdstuk 3, waaronder de totstandkoming en uitvoering van ondersteunend en stimulerend beleid en een gezamenlijke communicatiestrategie;
- het versnellen van de beschikbaarheid van zero-emissie vracht- en bestelauto’s en laad- en tankmogelijkheden;
- deelname aan de projectgroep en werkgroepen, zoals opgenomen in hoofdstuk 4.

2. UITGANGSPUNTEN VOOR ZERO-EMISSIEZONES STADSLOGISTIEK

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 in dertig tot veertig grotere gemeenten middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd. Partijen spreken de volgende uitgangspunten af voor de voorbereiding en de invoering van deze zero-emissiezones, in lijn met de afspraken in het Klimaatakkoord:

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 IenW 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.

Artikel 3 Toelating en uitzonderingen

Op 5 oktober 2020 heeft de staatssecretaris in haar Kamerbrief (kenmerk: IENW/BSK-2020/191355) de afspraken weergegeven van de contouren van het toegangsregime voor de zero-emissiezones.

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

1. Basisafspraken:

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

2. Overgangsregeling vrachtauto's:

- Euro VI-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 zero-emissiezone voor stadslogistiek, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

3. Overgangsregeling bestelauto's:

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

4. Lokaal maatwerk:

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

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

3. ACTIES

Dit hoofdstuk beschrijft de acties die noodzakelijk zijn om de doelen te bereiken. Het merendeel van de acties voeren Partijen het komend jaar uit (tot juni 2021). Partijen actualiseren de acties jaarlijks; de eerste maal in september van 2021 (zie artikel 11).

Artikel 4 Uitwerking uitgangspunten zero emissiezones voor stadslogistiek
Om de uitgangspunten voor een geüniformeerde aanpak voor het realiseren van zero emissiezones voor stadslogistiek verder te specificeren is op een aantal punten eerst onderzoek nodig, voordat het in regelgeving kan worden verwerkt.

1. Gemeenten onderzoeken de gevolgen van het instellen van een zero-emissiezone voor bestelauto's naar aanleiding van het toegangsregime.

Wanneer: 2020 - 2024

Wanneer gereed: 2024

2. IenW brengt de aantallen bijzondere voertuigen voor transport en de ontwikkeling daarvan in kaart.

Wanneer: 2020 - 2022

Wanneer gereed: december 2022

3. IenW spant zich in om de gewenste uitzonderingen voor de zero-emissiezones voor stadslogistiek mogelijk te maken en daartoe het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) aan te passen, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures. IenW start de voorbereidingen hiervoor in 2020, zodat het gewijzigde RVV 1990 per 1 januari 2022 kan ingaan.

Wanneer: medio 2020 - 2021

Wanneer gereed: 1 januari 2022

4. IenW en gemeenten werken samen aan een zo uniform mogelijk ontheffingen-/vrijstellingensysteem, bij voorkeur middels een gezamenlijk of landelijk loket. Waar mogelijk worden vrijstellingen op rijksniveau in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) vastgelegd.

Wanneer: medio 2020 - 2021

Wanneer gereed: 1 januari 2022

Artikel 5 Toezicht & handhaving

Toezicht en handhaving van zero-emissiezones vindt plaats op basis van kentekens. Voor het vormgeven en efficiënt en effectief organiseren van toezicht en handhaving zijn acties opgenomen.

1. GNMI werkt een uniform programma van eisen uit voor een toegangs- en handhavingssysteem van zero-emissiezones voor stadslogistiek. In samenwerking met gemeenten van verschillende omvang en uit verschillende landsdelen. Aandachtspunten daarbij zijn borging van privacy en security.

Wanneer: 2020 - 2021

Wanneer gereed: juni 2021

2. GNMI onderzoekt hoe toezicht en handhaving het meest effectief en efficiënt kan worden georganiseerd en benodigde systemen kunnen worden ingekocht (al dan niet collectieve inkoop en aanbesteding) en gefinancierd. Daarbij wordt aangesloten op lokale kennis en ervaringen met handhaving milieuzones, in relatie tot handhaving parkeerregulering.
Wanneer: 2020 - 2021
Wanneer gereed: juni 2021
3. Topsector Logistiek onderzoekt of en hoe emissieloos rijdende plug-in hybride vrachtauto's kunnen worden toegelaten in de zero emissiezone (zowel technisch, juridisch als op het gebied van toezicht en handhaving). Een eerste stap is het verzamelen van de beschikbare en benodigde kennis, het uitwerken van de mogelijkheden en onderzoek naar haalbaarheid. Een mogelijke vervolgstap is het opzetten en uitvoeren van een pilot 'handhaving hybride vrachtauto's'.
Wanneer: 2020-2022
Wanneer gereed: januari 2021 (1^e stap)
4. IenW spant zich in 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 milieuzones).
Wanneer: 2019-2024
Wanneer gereed: uiterlijk december 2024

Artikel 6 Logistieke concepten

De afspraken over zero-emissiezones versterken de zoektocht naar nieuwe logistieke concepten. De verschillende logistieke segmenten – zoals vers, horeca, retail, bouw, facilitair, afval en e-commerce – vragen daarbij elk om een eigen aanpak. 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. Daarnaast stimuleert IenW die omslag met de Demonstratieregeling Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-transport).

1. Topsector Logistiek haalt per logistiek segment de lessen en ervaringen op, zoals is opgedaan in pilots en experimenten gericht op de optimalisatie van het logistieke proces en deelt deze kennis en best practices met bedrijven en gemeenten. Dit zijn projecten gericht op bijvoorbeeld overslag aan de rand van de stad (hubs), inzet van Light Electric Vehicles (LEV's) en vrachtfietsen, vervoer over water en verbeteren van de samenwerking in de keten.
Wanneer: 2019-2021
Wanneer gereed: februari 2021
2. Topsector Logistiek voert per logistiek segment een kwantitatieve verdiepende analyse uit naar de CO₂-uitstoot in een voorbeeld-stad en naar mogelijke oplossingen om dit te reduceren, samen met brancheorganisaties en bedrijven (Outlook Stadslogistiek 2030). Onderdeel van de analyses per segment is de toepassing van stedelijke logistieke 'hubs'. De Topsector Logistiek draagt de opgedane kennis over naar gemeenten en bedrijven in de verschillende logistieke segmenten. Op basis hiervan kunnen ondernemings-,

branche- en belangenorganisaties vervolgacties formuleren per logistiek segment, gericht op meer efficiëntie en minder emissies.

Wanneer: 2019-2020

Wanneer gereed: juni 2021

3. TLN en evofenedex werken samen met de Topsector Logistiek in het kader van de normering goederenvervoer aan het optimaliseren van logistieke goederenstromen. In dit kader starten TLN en evofenedex in 2020 met het aanbieden van tools en het actief benaderen van hun leden om de CO₂-prestaties van beroepsgoederen-vervoerders en verladers inzichtelijk te maken. Daarbij adviseren TLN en evofenedex bedrijven over het nemen van adequate maatregelen om CO₂-reductie in de gehele keten te realiseren. De bundeling en efficiënte levering van goederen in steden kunnen hier onderdeel van uit maken.

Wanneer: 2020-2024

Wanneer gereed: eerste stap (aanbieden tools) juni 2021

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 maatregelen ontmoedigen. Voor de toegang tot de zero-emissiezone hanteren gemeenten voor uitbestede vervoer dezelfde eisen als voor het eigen wagenpark.

1. GNMI zet de mogelijkheden voor gemeenten op een rij om a) voordelen te geven aan zero-emissie vracht- en bestelauto's in de stad in aanloop naar het instellen van een zero-emissiezone en b) beperkingen op te leggen aan andere dan zero-emissievrachtwagens (een "menukaart" voor gemeenten). GNMI houdt tevens bij welke gemeente welke privileges en beperkingen inzet en verzamelt ervaringen en lessen van gemeenten bij het geven van voordelen aan emissievrije vracht- en bestelauto's (faal- en succesfactoren). Daartoe actualiseert het GNMI in samenwerking met Topsector Logistiek de 'Handreiking stedelijk goederenvervoer' (mei 2017).

Wanneer: 2020

Wanneer gereed: juni 2021

2. IenW ontwikkelt en organiseert in afstemming met PIANOo en andere relevante organisaties een kennisplatform of Community of Practice, gericht op het delen van kennis en goede voorbeelden van het inbouwen en belonen van duurzame logistiek in vergunningverlening, inkoop en aanbesteding.

Wanneer: 2020

Wanneer gereed: februari 2021

Artikel 8 Zero-emissie vracht- en bestelauto's en logistieke laad- en tankinfrastructuur

De aankondiging en concretisering van zero-emissiezones voor stadslogistiek, zal leiden tot een grotere vraag naar emissievrije vracht- en bestelauto's en een stimulans zijn voor de productie en import van deze voertuigen. Tegelijkertijd is het voor de invoering van zero-emissiezones noodzakelijk dat er voldoende zero-emissie voertuigen beschikbaar zijn op de markt en dat er voldoende laad- en tankmogelijkheden zijn. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissieloze aandrijving.

1. Partijen monitoren nauwkeurig de ingroei van het aantal zero-emissie vrachtauto's en de beschikbaarheid tot 2030. De logistieke sector monitort jaarlijks de ingroei en verwachtingen onder verantwoordelijkheid van TLN, evofenedex, RAI Vereniging en BOVAG, in samenwerking met de andere Partijen en onder toezicht van een onafhankelijk kennisinstituut. Deze monitoring bevat minimaal het aandeel zero-emissie voertuigen die in gebruik zijn en een groeiprognose gebaseerd op de verwachte beschikbaarheid van zero-emissie voertuigen en een enquête. Deze enquête wordt onder een representatief aandeel van het ledenbestand van TLN, evofenedex, MKB Nederland / VNO- NCW, RAI Vereniging en BOVAG uitgevoerd. De enquête moet bovendien de oorzaken van eventueel achterblijven identificeren. Als de ingroei achterblijft in relatie tot de beschikbaarheid zullen Partijen gezamenlijk afgestemde aanvullende acties ondernemen en zo nodig (aanvullende) flankerende maatregelen uitvoeren.

Wanneer: jaarlijks

Wanneer gereed: 2025

2. IenW zet subsidie in via de regeling DKTI-transport voor projecten gericht op het bedenken, ontwikkelen en demonstreren van innovatieve technieken en oplossingen in de transportsector (deze kunnen ook relevant zijn voor stadslogistiek). In 2021 organiseert het ministerie van IenW een nieuwe subsidieronde en kunnen ondernemers, kennisinstellingen en niet-overheidsorganisaties een projectaanvraag indienen.

Wanneer: 2020-2021

Wanneer gereed: volgende DKTI-subsidieronde begin 2021

3. IenW ontwikkelt een stimuleringsprogramma voor zero-emissie bestel- en vrachtauto's en voert deze uit. Hiervoor heeft IenW tot en met 2025 94 miljoen euro beschikbaar voor vrachtauto's en 185 miljoen euro voor bestelauto's. Het uitgangspunt van deze stimuleringsregeling is een aanschafregeling met een dekking van maximaal 40% van de meerkosten van een zero-emissie voertuig ten opzichte van het fossiele alternatief. Vanwege de beschikbaarheid geldt dat voor vrachtvervoer in deze periode ook plug-in hybride varianten gebruik kunnen maken van de regeling. Voor de invulling van het programma wordt gedacht aan:
 - een subsidieregeling voor alle ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie bestelauto's per 1 februari 2021 (of eerder indien mogelijk). In het najaar van 2020 worden de uitgangspunten van deze regeling bekendgemaakt;
 - partijen verkennen binnen de huidige financiële kaders de mogelijkheden van een tijdelijke specifieke stimulering om de overstap van een bestelauto emissieklasse 4 naar een zero-emissie bestelauto te ondersteunen.

- een subsidieregeling voor ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie vrachtauto's, dan wel een stimuleringsregeling voor brede coalities van fabrikant/importeur, afnemers van zero-emissie vrachtauto's en een exploitant van laadinfrastructuur. Deze laatste variant beoogt de impasse te doorbreken als gevolg van de onbalans in vraag en aanbod van emissievrije vrachtauto's en de onzekerheid over tank- en laadinfrastructuur.
- de stimulering via de milieu-investeringsaftrek (MIA en/of VAMIL) voor milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen beschikbaar voor bedrijven, waaronder voor de aanschaf van emissievrije vracht- en bestelauto's, elektrische fietsen voor vervoer van goederen, mobiele werktuigen en bijpassende laadinfrastructuur
- het ontwikkelen van een 'routekaart 2020-2030' voor de ingroei van zero-emissie bestel- en vrachtauto's, waarmee de inzet van het juiste financiële instrument op het juiste moment kan worden bepaald. Uitgangspunt is dat de beschikbare subsidiegelden in ieder geval terecht komen bij ondernemers die gevestigd zijn of rijden in de (toekomstige) zero-emissiezones. Ten behoeve van de routekaart wordt een 'denktank' opgericht met marktpartijen (inclusief banken). In de routekaart is aandacht voor marktontwikkelingen, het ingroeipad van verschillende typen zero-emissie voertuigen en mogelijke financiële instrumenten die diverse typen ondernemingen ondersteuning kunnen bieden bij de aanschaf van deze voertuigen. Dit gebeurt in afstemming met de besteding van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing vanaf 2024 zoals deze in het kader van het Programma Vrachtwagenheffing door het ministerie van IenW wordt bepaald in overleg met TLN, evofenedex en Vereniging Eigen Rijders (VERN).
- Ook zal worden bekeken hoe problemen met staatssteun (zoals onverwachte noodzaak tot terugbetaling als gevolg van een stapeling van verschillende subsidies) kunnen worden ondervangen, bijvoorbeeld door ondernemers inhoudelijk te ondersteunen bij subsidieaanvragen.

Wanneer: 2020-2024

Wanneer gereed: eerste stappen met aanschafsubsidierегeling bestelauto's, de opzet voor de regeling voor vrachtauto's en de routekaart: uiterlijk in juni 2021

4. Topsector Logistiek organiseert jaarlijks expertsessies voor emissievrije vracht- en bestelauto's (met fabrikanten, importeurs, banken, kennisinstituten, grote bedrijven). Doel van deze sessies is een gedeeld inzicht te verkrijgen in het aanbod, de prijsontwikkeling en de *total cost of ownership* (TCO) van beide voertuigcategorieën en van zero-emissie laad- en tankinfrastructuur, en deze kennis breed te delen. Topsector Logistiek ontwikkelt en onderhoudt een TCO-model voor emissievrije vrachtauto's. IenW onderzoekt de mogelijkheden voor het onderhoud en beheer van een TCO-model voor bestelauto's.

Wanneer: 2020 - 2024

Wanneer gereed: eerste rapportages februari 2021

5. Topsector Logistiek voert een veldonderzoek uit naar een specifieke groep gebruikers van bestelauto's: zzp'ers en kleine (klus)bedrijven (als vervolg op een eerder onderzoek naar bestelauto's, Topsector Logistiek, april 2017). Om inzicht te verkrijgen in hoe zij zullen omgaan met de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek en welke mogelijke belemmeringen zij gaan ervaren bij de overstap naar zero-emissie. Deze

inzichten helpen bij het communiceren naar deze gebruikers van bestelauto's en het overwegen van maatregelen om specifieke groepen tegemoet te komen. Evofenedex onderzoekt aanvullend in samenwerking met BOVAG het effect van een zero-emissiezone op verhuurbedrijven en mogelijke maatregelen om verhuurbedrijven de overstap naar zero-emissie te laten maken.

Wanneer: 2020

Wanneer gereed: februari 2021

6. Ondernemersvereniging evofenedex voert samen met TLN een onderzoek uit onder de leden van evofenedex en TLN met als doelen: bekendheid geven aan zero-emissiezones, nagaan hoe het wagenpark van bedrijven zich ontwikkelt (vracht- en bestelauto's) en onderzoeken welke behoeften bedrijven hebben rond zero-emissie stadslogistiek (zoals mogelijke interesse in het gebruik van hubs). De eerste stap is een schriftelijke enquête onder bedrijven die aan stedelijke distributie doen. Mogelijk volgt verdiepend onderzoek, eventueel samen met de Topsector Logistiek.

Wanneer: 2020

Wanneer gereed: eerste stap juni 2021

7. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL-)werkgroep Logistiek stelt een roadmap op voor logistieke laadinfrastructuur. In de NAL-werkgroep Logistiek werken RAI Vereniging, evofenedex, TLN en lenW samen met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) en ElaadNL. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is afgesproken dat de roadmap voor logistieke laadinfrastructuur de stappen inzichtelijk maakt die nodig zijn om te komen tot voldoende en robuuste laadinfrastructuur voor logistiek gebruik.

Wanneer: 2019 - 2020

Wanneer gereed: juni 2021

8. Topsector Logistiek zet een kennisprogramma 'laad- en tankinfrastructuur zero-emissie logistiek' op. Het programma geeft onder andere inzicht in de ontwikkeling van de energievraag en de locaties waar laad- en (waterstof-)tankinfrastructuur voor zero-emissie vrachtwagens nodig zijn; de organisatie en financiering van infrastructuur en energieleverantie; de knelpunten en oplossingen in netbeheer en energielevering. De kennis wordt ter beschikking gesteld aan de zogenoemde NAL-regio's (Nationale Agenda Laadinfrastructuur). Onderdeel van het kennisontwikkelingsprogramma is het doorrekenen van de behoefte aan laad- en tankinfrastructuur in een stad, provincie of regio en bij vervoerders als gevolg van het instellen van een zero-emissiezone voor stadslogistiek. Dit gebeurt onder andere op basis van ritprofielen per logistiek segment. In de jaren tot 2025 werken TLN, evofenedex en RAI Vereniging via de NAL Logistiek op basis van deze behoefte aan het opzetten van hoogwaardige pilots voor de verschillende goederenstromen, waarbij zero-emissie voertuigen en laadinfrastructuur worden ingezet in de logistieke operatie. Zij brengen ervaringen, kennis en kansen van deze projecten actief onder de aandacht van hun leden.

Wanneer: 2020-2024

Wanneer gereed: opzet programma juni 2021

9. RAI Vereniging gaat in gesprek met de bij de RAI aangesloten voertuigproducenten over voertuigbeschikbaarheid en zal hen blijven stimuleren de beschikbare zero-emissie vrachtwagens zoveel als mogelijk te alloceren voor de Nederlandse markt. RAI Vereniging dringt er bij alle fabrikanten op aan om uiterlijk in 2021 een roadmap vrij te geven waarin per fabrikant inzicht wordt gegeven in de beschikbaarheid van voertuigen in de tijd.

Wanneer: 2020-2024

Wanneer gereed: roadmap per fabrikant in 2021

Artikel 9 Communicatie

Vervoerders, verladers en ondernemers in de binnenstad moeten zich tijdig kunnen voorbereiden op de invoering van een zero-emissiezone. Gebruikers van bestelauto's en vrachtwagens moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Daarnaast moeten ook bedrijven, organisaties en overheden onderling communiceren om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samenwerking binnen de logistieke keten te stimuleren.

1. IenW stelt samen met Partijen een gezamenlijke communicatiestrategie en -aanpak op: met *wie* willen we communiceren (doelgroepen), *waarom* (wat willen we bereiken in termen van kennis, houding en gedrag) en *wat* gaan we doen richting de verschillende doelgroepen op *welk moment*? Wat doen we lokaal/regionaal en wat landelijk (aansluitend op de communicatie rond het Klimaatakkoord en de Green Deal ZES). De uitdaging is om *alle* doelgroepen – en daarmee ook kleine ondernemers - optimaal te bereiken.

Wanneer: 2019-2020

Wanneer gereed: januari 2021

2. Partijen voeren samen de communicatie-aanpak uit en actualiseren deze indien nodig. Het betreft een brede mix aan communicatiemiddelen die optimaal aansluit bij de doelen en verschillende doelgroepen. Partijen communiceren actief naar hun eigen achterban. IenW ontwikkelt in samenwerking met Connekt een online platform dat is gericht op communicatie met gemeenten en bedrijven.

Wanneer: 2020 – 2024

Artikel 10 Data, monitoring & evaluatie

Monitoring is van belang om te bepalen of Partijen op koers liggen om de doelen 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 daadwerkelijke effecten van bijvoorbeeld een subsidieregeling en wat kunnen we daarvan leren?

1. IenW stelt samen met Partijen een monitoringsplan (stads-)logistiek op, onder andere met indicatoren om de effecten van maatregelen te meten; jaarlijkse monitoring van zowel de betaalbaarheid (ontwikkeling van de aanschafprijzen en gebruikskosten, financieringsmogelijkheden zoals subsidies), als de haalbaarheid (beschikbaarheid van zero-emissie voertuigen, logistieke laadinfrastructuur) van de maatregelen; voortgang

instellen zero-emissiezones; de bijstellingsmomenten van het monitoringsplan; wat monitoren we lokaal, wat regionaal en wat landelijk (aansluitend op monitoring en evaluatie van het Klimaatakkoord en van de Topsector Logistiek). Partijen voeren het plan vervolgens uit.

Wanneer: 2020-2021

Wanneer gereed: juni 2021

2. IenW stelt samen met Partijen een evaluatieplan (stads)logistiek op. In 2024 zal worden geëvalueerd of de wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. De uitkomsten van de evaluatie kunnen leiden tot aanpassing van het beleid. Partijen voeren het plan vervolgens uit.

Wanneer: 2023-2024

Wanneer gereed: najaar 2024

3. Topsector Logistiek en IenW verzamelen herbruikbare basisdata over stadslogistiek vanuit uitgevoerde en lopende onderzoeken, structureren deze data en gaan na hoe het beheer van data te organiseren.

Wanneer: 2019-2020

Wanneer gereed: februari 2021

4. IenW stelt samen met gemeenten een plan op voor de evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones in 2022. Onderdeel van de voorbereiding van het evaluatiemoment in 2022 is het onderzoeken van de (mogelijke) invoering van zero emissiezones voor taxi's en autobussen (touringcars). Daarbij is aandacht voor 1) de bijdrage van taxi's en autobussen aan de (reductie van) CO₂-uitstoot in de steden en 2) het uitwerken van de (juridische) voorwaarden voor het toevoegen van deze categorieën.

Wanneer: 2021-2022

Wanneer gereed: 2022

Artikel 11 Ondersteuning gemeenten

IenW zet het 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES) in ieder geval tot het voorjaar van 2021 voort. Gemeenten kunnen dan opnieuw een aanvraag doen voor hulp bij het voorbereiden van besluiten over het invoeren van zero-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.

5. ORGANISATIE EN ONDERSTEUNING

Artikel 12 Organisatie

Partijen werken samen aan het realiseren van duurzame en efficiënte stadslogistiek in 2025 en de uitvoering van de acties zoals opgenomen in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Partijen richten een projectgroep en werkgroepen op en organiseren jaarlijks een netwerkbijeenkomst:

1. Een *projectgroep Uitvoering Agenda Stadslogistiek* bewaakt de doelen en samenhang tussen alle activiteiten, monitort de voortgang en actualiseert jaarlijks de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (elk voorjaar tot en met 2024). Jaarlijks stelt de projectgroep een voortgangsrapportage op voor het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit in het kader van het Klimaatakkoord. De leden van de projectgroep informeren en betrekken ieder hun eigen organisatie en achterban. Zij organiseren jaarlijks een netwerkbijeenkomst in het voorjaar. Indien nodig komt, voorafgaand aan het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit, een directeurenoverleg bijeen ten behoeve van de voortgang van de afspraken en eventuele beslispunten voortkomend uit dit Convenant. De projectgroep coördineert de voortgang in de werkgroepen en bereidt het directeurenoverleg voor. De projectgroep komt ongeveer 6 keer per jaar bijeen en benoemt een voorzitter uit haar midden.
Deelnemers: VNG, GNMI, enkele individuele gemeenten vanuit de zogenoemde G4 en G40 (de vier resp. veertig gemeenten met de meeste inwoners), MKB-Nederland/VNO-NCW, TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG, Topsector Logistiek, Natuur & Milieu en IenW.
Organisatie en voorbereiding: IenW, TLN en GNMI.
2. In drie *werkgroepen* vindt inhoudelijke afstemming van de acties plaats en worden resultaten besproken:
 - *Werkgroep zero-emissiezones*
Deelnemers: IenW, GNMI, enkele individuele gemeenten, TLN, evofenedex, Natuur & Milieu.
Organisatie en voorbereiding: IenW.
 - *Werkgroep Hardware* (o.a. zero-emissievoertuigen)
Deelnemers: TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG, IenW, gemeente Den Haag, Topsector Logistiek, MKB-Nederland/VNO-NCW.
Organisatie en voorbereiding: TLN en evofenedex en IenW.
 - *Werkgroep Software* (o.a. logistieke concepten, voordelen voor zero-emissie voertuigen))
Deelnemers: GNMI, gemeente Amsterdam, IenW, TLN, evofenedex, BOVAG, Natuur & Milieu, Topsector Logistiek
Organisatie en voorbereiding: GNMI en IenW.
3. In een jaarlijkse *netwerkbijeenkomst Stadslogistiek* worden resultaten gedeeld, successen gevierd en wordt besproken hoe de realisatie van duurzame en efficiënte stadslogistiek ervoor staat. Ieder voorjaar komt het brede netwerk van alle bij stadslogistiek betrokken partijen bijeen, zoals opgebouwd in de Green Deal ZES (minimaal tot en met 2025).

6. SLOTBEPALINGEN

Artikel 13 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht

De afspraken in deze Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 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 14 Gegevensuitwisseling

1. Over eventueel in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 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 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 Openbaarheid van Bestuur.

Artikel 15 Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 16 Toetreding

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.
2. Toetreding tot Partijen van de Uitvoeringsagenda 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 11, 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 Stadslogistiek en gelden voor die Partij de afspraken van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek; en wordt de toetredende partij opgenomen in een bijlage van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding.
6. Individuele organisaties of bedrijven kunnen deelnemen aan het netwerk van de Uitvoeringsagenda door een schriftelijk verzoek in te dienen met argumentatie over

haar bijdrage aan de doelstellingen van het Convenant. Toegetreden Partijen op grond van lid 2 en 6 worden kenbaar gemaakt op het centrale communicatieplatform van het Convenant.

Artikel 17 Wijzigingen en ontbinding

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

Artikel 18 Opzegging

Indien een van de Partijen de afspraken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 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 Stadslogistiek continueren.

Artikel 19 Inwerkingtreding

De afspraken in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek treden in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en eindigen op 1 januari 2025.

Artikel 20 Openbaarmaking

Binnen een maand na ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek wordt de tekst daarvan door IenW openbaar gemaakt, onder andere in de Staatscourant.

Artikel 21 Bijlagen

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

Artikel 22 Naamgeving

Dit convenant kan worden aangehaald als Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

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

<< namen organisaties en ondertekenaars + (handtekeningen) >>

BIJLAGE 1 DEFINITIES

Bestelauto

Bedrijfsauto als bedoeld in Artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, voertuigcategorie N1).

Bedrijfsmatig gebruikte bestelauto

Bedrijfsauto (N1) waarvoor een 'Verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto' is afgegeven aan de Belastingdienst.

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

In de huidige aanpassing van het RVV 1990 (in het kader van de harmonisatie milieuzones) is de volgende definitie opgenomen: 'Voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes'. Deze voertuigen hebben emissieklasse Z toegewezen gekregen in het kentekenregister.

Milieuzone

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22a van Bijlage 1 RVV 1990 is van toepassing op personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's of bussen met een dieselmotor. De milieuzone is het geografische gebied in een stad waarop deze geslotenverklaring van toepassing is en bepaalde voertuigen niet mogen rijden.

Zero-emissiezone stadslogistiek

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22c 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.

Plug-in hybride voertuig (PHEV)

Een voertuig dat is uitgerust met zowel een elektrische als een verbrandingsmotor, waarbij het voertuig wordt herladen door het aan te sluiten op een externe energiebron.

Stadslogistiek

Stadslogistiek is alle bedrijfsmatig gebruik van bestel- en vrachtauto's. Zoals voor het vervoer van materialen, materieel en goederen in de stad. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om bevoorrading van winkels, kantoren en bouwplaatsen, de levering van pakjes aan consumenten en bedrijven, bestelwagens van service- en verhuisbedrijven, maar ook om de lokale winkel, cateraar en bloemist die hun klanten bezorgen.

Stedelijke logistieke hub (of city hub)

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.

Voetgangersgebied of autoluw gebied

Voetgangerszone aangegeven met verkeersbord G7 of C1, waarbinnen door middel van ontheffingen voor bepaalde categorieën voertuigen toegang verleend kan worden.

Vrachtwagen of vrachtauto

Voertuig van de voertuigcategorie N2 of N3: voertuig als bedoeld in Bijlage II, deel A, paragraaf 1.2, bij richtlijn 2007/46/EG van de Regeling voertuigen (aangevuld voor gewicht boven de 3.500 kg).

Zero Emissie (of Nul-emissie) Stadslogistiek

Stadslogistiek uitgevoerd met emissieloze voertuigen.

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 een evaluatie in 2022 - gekoppeld aan de harmonisatie van milieuzones - bekijkt IenW samen met Partijen of en op welke termijn de zero-emissiezone ook kan gelden voor andere voertuigcategorieën, zoals taxi's en autobussen (touringcars). Op termijn wordt ook bekeken of personenauto's aan de zero-emissiezone kunnen worden toegevoegd (Artikel 10 in de Uitvoeringsagenda).

Vanaf 1 januari 2025

De invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek is vanaf 1 januari 2025 mogelijk. Het ministerie van IenW heeft hiertoe een nieuw verkeersbord geïntroduceerd. 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.

Indien de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in 2025 nog niet heeft geleid tot de invoering van zero-emissiezones, dan zet IenW, in overleg met betrokken partijen, na 2025 wettelijke maatregelen in om de zero-emissiezones voor stadslogistiek vóór 2030 te realiseren. IenW monitort daartoe de voortgang van het aansluiten van gemeenten.

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 2025 wordt ingesteld, zal dus uiterlijk in december 2020 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 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.

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 het effect op de reductie van CO₂-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 als een hub. 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 locaties een zero-emissiezone instellen.

Toelating en uitzonderingen

In de periode tot 2030 kunnen gemeenten het gebruik van emissievrije vrachtwagens stimuleren met specifieke voordelen en privileges, zoals ruimere venstertijden, toelating op de busbaan, ruimere laad/los-mogelijkheden, verlaging van legeskosten en zero-emissie als gunningscriterium voor gemeentelijke opdrachten. Tegelijkertijd kunnen gemeenten het gebruik van niet-emissievrije vrachtwagens ontmoedigen, bijvoorbeeld door venstertijden of laad-en losmogelijkheden steeds verder in te perken.

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 ingroepad van het aantal zero-emissie voertuigen en de ontwikkeling van het aanbod tot 2030. Bij de evaluatie in 2024 kan dit aanleiding geven voor aanvullende maatregelen of aanpassingen van bestaande 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.

Overige uitzonderingen (voor bijzondere voertuigen)

Voor de huidige milieuzones is voor specifieke bijzondere voertuigen (zoals bepaalde reinigingsvoertuigen, bouwvoertuigen en kermiswagens) een uitzondering geregeld. Voor de zero-emissiezones voor stadslogistiek biedt de overgangsregeling voor Euro VI-vrachtwagens reeds ruimte voor bijzondere voertuigen. Het uitgangspunt is dat er geen of zo min mogelijk extra algemene uitzonderingen worden gemaakt. Dit uitgangspunt past ook bij de ambitie om emissies in de stad zo snel mogelijk terug te brengen, bijvoorbeeld van reinigingsvoertuigen (zie 'Convenant Duurzame Voertuigen en Brandstoffen in de Reinigingsbranche', d.d. 28-2-2019), van het gemeentelijk wagenpark en vanuit de Green Deals Het Nieuwe Draaien en Bouwlogistiek (met ook de Challenge Klimaatneutrale Bouwplaats).

Alleen wanneer er echt geen alternatieve oplossing beschikbaar is voor een bepaalde categorie voertuigen kan een uitzondering worden overwogen. Bij de evaluatie in 2024 bekijken Partijen het zero-emissie aanbod van bijzondere voertuigen en stelt IenW na overleg met Partijen vast of aanvullende uitzonderingen voor bijzondere voertuigen noodzakelijk zijn.