



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



# Handhaving en toezicht plug-in hybride vrachtwagens

Webinar 18 mei 2020

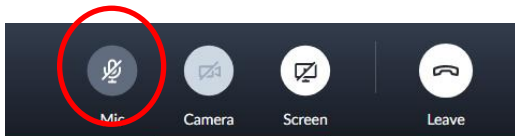


Zero Emission  
Stadslogistiek

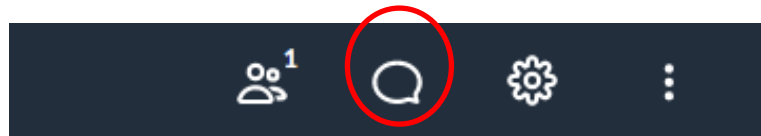


# Technische instructies & afspraken webinar

- Microfoons en webcams staan standaard uit, behalve voor de spreker
- Denk eraan je microfoon aan te zetten als je wilt spreken
- Bij technische problemen: neem contact op met Bianca van Baar:
  - [Bianca.vanbaar@bureaubuiten.nl](mailto:Bianca.vanbaar@bureaubuiten.nl)
  - of stuur Bianca een privébericht in de chat
- Vragen tijdens de presentatie? Stel je vraag in de chat
- Presentatie wordt opgenomen en verspreid via nieuwsbrief en SPES-website



*Controleer als je wilt spreken  
of je microfoon aan staat*



*Via dit icoon open je de chat*

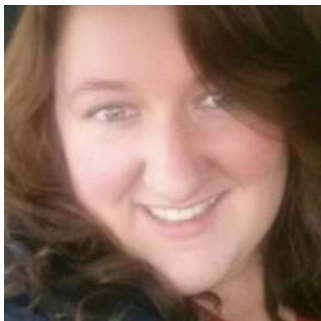


## Wat is SPES?

- SPES: Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek
- SPES ondersteunt met kennis, werkwijzen en ervaringen de grootste 30-40 gemeenten bij het voorbereiden en nemen van de besluiten voor de zero emissie zones voor stadslogistiek
- Aanvullend op reeds bestaande initiatieven (bijvoorbeeld van/door provincie zoals mobiliteitsmakelaars)
- SPES-website: [www.greendealzes.nl/gemeenten](http://www.greendealzes.nl/gemeenten)



# SPES-team



Irma Kemp  
IenW



Gert Jan Prummel  
IenW



Remco Hoogma  
Relatiemanager  
gemeenten



Frits Lintmeijer  
Politiek-bestuurlijke  
vraagstukken



Bas Bongers  
IenW



Monique van der Vorst  
Communicatie



Anco Hoen  
Projectleider SPES



Rutger van Raalten  
Regiosessies



Bianca van Baar  
Technische  
ondersteuning



# Aanleiding webinar

- Ook voor hybride vrachtauto's geldt dat zij zich na invoering van de ZE-zones aan de geldende wetgeving moeten houden.
- Topsector Logistiek heeft RHDHV gevraagd om handhavingsmogelijkheden te onderzoeken
- I&W heeft meegedacht over oplossingen en input geleverd over kansen en knelpunten
- Handhaving en praktische uitvoerbaarheid liggen bij de gemeente: jullie kunnen als beste toetsen of voldaan wordt aan de eis van handhaafbaarheid en praktische uitvoerbaarheid.



# Programma

- Deel 1: presentatie RHDHV – Greenberg Traurig
- Deel 2: vragen en discussie (allen)
- Afsluiting en vervolg



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



# Presentatie handhaving en toezicht plug-in hybride vrachtwagens

Erik Regterschot (RHDHV)

Marten Bolt (RHDHV)

Marijn Boudelier (GT)

Jan Herfkens (GT)



Zero Emission  
Stadslogistiek

18 mei 2020



# Aandachtspunten tijdens de presentatie

- Is het juiste afwegingskader gebruikt?
- Welke oplossingen bieden de mogelijkheid tot handhaikbaarheid?
- Zijn er (praktische) problemen bij de beschreven mogelijkheden?
- Kan op basis van dit onderzoek een uitspraak gedaan worden of er voldoende handvaten zijn om te voldoen aan de voorwaarde van handhaafbaarheid en praktische uitvoerbaarheid.



# PHEV-vrachtoertuigen in ZE-zones: Een verkenning van belangen, juridisch kader en systeemvarianten

## *Conceptresultaten*

*Presentatie t.b.v. Ronde Tafel 6 april 2020*

Erik Regterschot, Marten Bolt (RHDHV), Marijn Bodelier, Jan Herfkens (GT)

April 2020

**Restricted**

## Agenda - Inhoud

1. Inleiding
2. Bevindingen op hoofdlijnen: juridisch en stakeholderanalyse
3. Belangen van betrokken partijen
4. Systeembeschrijving mogelijke varianten
5. Reflectie op de varianten vanuit belangen
6. Vervolgproces

### Leeswijzer:

Dit document bestaat in de basis uit de ppt-presentatie die maandag 6 april zal worden gegeven. Om sheets meer duiding en toelichting te geven zijn de betreffende sheets gedupliceerd opgenomen; in de copy sheet is vervolgens met een blauw tekstblok toelichting gegeven.

# 1. Inleiding

- Hoofdvraag: Wat is het juridische kader om PHEV-vrachtoertuigen (plug in hybride-vrachtoertuigen) toe te laten in de ZE-zone en welke controle- en handhavingsmogelijkheden zijn daarbij mogelijk?
- Uitgangspunten:
  - Scope: plug-in hybride vrachtauto's. Andere voertuigtypen zijn buiten beschouwing gelaten.
  - Insteek van deze verkenning is juridisch-organisatorisch (niet zozeer techniek).
- Gevolgde aanpak voor deze verkenning:
  - Juridische analyse (uitgevoerd door GT);
  - Interviewronde over technologie en handhavingsconcepten bij relevante partijen;
  - Consolidatie van de resultaten uit de interviews door bureauanalyses en klankborden in overleggen met RAI Vereniging, TLN en Ministerie I&W;
  - Tijdens deze Ronde Tafel (6 april) toetsen en verrijken van de uitkomsten;
  - Komende week: verwerken van de uitkomsten tot een eindrapportage.

# 1. Inleiding

- Hoofdvraag: Wat is het juridische kader om PHEV-vrachtoertuigen (plug in hybride-vrachtoertuigen) toe te laten in de ZE-zone en welke controle- en handhavingsmogelijkheden zijn daarbij mogelijk?

In het concept Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is opgenomen: plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk toegang tot de nul-emissiezone als zij daar aantoonbaar emissieloos rijden. De voorwaarden voor toelating zijn dat het praktisch uitvoerbaar is, en kan worden gehandhaafd.

Deze verkenning richt zich op “het praktisch uitvoerbaar “ en “kan worden gehandhaafd”

- Consolidatie van de resultaten uit de interviews door bureauanalyses en klankborden in overleggen met RAI Vereniging, TLN en Ministerie I&W.
- Tijdens deze Ronde Tafel (6 april) toetsen en verrijken van de uitkomsten
- Komende week: verwerken van de uitkomsten tot een eindrapportage

# 1. Inleiding

## ■ Overzicht van bevraagde partijen (via interviews)

Scania
Volvo
Havi (vervoerder)
Automotive NL
RAI Vereniging
XYZ Dynamics
Beijer Automotive
Arval (lease)
Vanderkooij (telecommunicatie)
Connection Systems (ANPR)
Hogeschool van Amsterdam
DAF Trucks
Alaska Woodhouse (DKTI)
Ministerie van IenW
Rijkswaterstaat
Gemeente Amsterdam (H&T, R&D)
MotshagenAdvies (gemeenten)
TLN
Renault Trucks
Keurmerk ritregistratie systemen

Nog niet gesproken, volgt uiterlijk deze week:

Urban Mobility Systems
Ford
ILT

## 2. Bevindingen op hoofdlijnen

### Juridische bevindingen

- De huidige wettekst (RVV) geeft geen uitsluitel op de vraag of hybride voertuigen toegelaten zullen worden in een ZE-zone. **Aanbeveling:** de wettekst op dit punt verduidelijken.
- **Aanbeveling:** op nemen in wettekst dat een overtreding “bewezen” is wanneer dit blijkt uit metingen van de hiertoe bestemde techniek / systeem (bewijsvermoeden). De eisen aan deze techniek kunnen dan uitgewerkt worden in lagere wetgeving.

### Bevindingen uit stakeholder consultatie

- Veel betrokkenheid bij stakeholders;
- Men onderkent de integraliteit van de opgave;
- Men onderkent dat men slechts deel van oplossing in handen heeft;
- Veel inzicht in techniek, veel minder in juridica en organisatie;
- Technisch kan veel (zeker binnen enkele jaren) maar de vraag is wat je kan, mag en wil?;
- Opgave is met name juridisch en organisatorisch.

### 3. Belangen betrokken partijen

#### Primair betrokken partijen:

- Rijksoverheid: beleid (wetgeving) en uitvoering.
- Gemeente: gemeentelijke overheid (wegbeheerder; bevoegd om ZE-zone in te stellen); beleid & uitvoering.
- Vervoerders: gebruikers van vrachtvoertuigen; naast vervoerders (sec) elke gebruiker van een PHEV-vrachtwagen.
- Systeemleveranciers: leveranciers van systemen (OEM's bij "inbouw" systemen, hard/softwareleveranciers, etc.)

De belangen van stakeholders zijn geïnventariseerd en weergegeven in volgende schema:

### 3. Belangen betrokken partijen (ter aanvulling; concept)

	Rijk	Gemeente	Vervoerder	Systeem - Leverancier
<b>Juridische aspecten</b>				
- Past zo veel mogelijk binnen huidige juridische kaders <i>Zo min mogelijk aanpassingen van wet- en regelgeving</i>	V	V		
- Sanctie bij overtreding is vergelijkbaar met overtreding door dieselvrachtauto <i>Overtredingen van inrijdverbod ZE-zone zo veel mogelijk zelfde behandelen</i>	V	V	V	
- Rechtszekerheid <i>Duidelijkheid en transparantie of systeem toegang geeft tot zone</i>	V	V	V	V
<b>Economische aspecten</b>				
- Directe private systeemkosten zo laag mogelijk <i>Kosten voor investeringen in systemen zo laag mogelijk</i>			V	V
- Administratieve / proces kosten (privaat) zo laag mogelijk <i>Administratieve druk (bewijslast, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk</i>			V	V
- Directe publieke systeemkosten zo laag mogelijk <i>Kosten voor investeringen in systemen (m.b.t. opslag, controle en handhaving) zo laag mogelijk</i>	V	V		
- Administratieve / proces kosten (publiek) zo laag mogelijk <i>Administratieve en proceskosten (controle, beschikkingverlening, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk</i>	V	V		
- Systeem is toekomstvast (levensduur voertuig) <i>Systeem gaat net zo lang mee als het voertuig</i>			V	V
- Systeem is opschaalbaar (in aantal; ook buiten Nederland) <i>Opschaalbaar in aantal, en internationale toepassing</i>	V		V	V
- Systeem is binnen enkele jaren duidelijk en (lieft) operationeel <i>Snelle duidelijkheid wenselijk met oog op (investerings)zekerheid</i>	V	V	V	V
<b>Overige aspecten</b>				
- Fraudegevoeligheid zo laag mogelijk <i>Fraudekans zo laag mogelijk (o.a. door kosten om fraude te plegen hoog te laten zijn)</i>	V	V	V	V
- Maximaal milieueffect (naleving zo hoog mogelijk) <i>Maximaal uitstootvrije rijden (maximale naleving) geeft grootste milieueffect (klimaat, lucht)</i>	V	V		
- Zo kort mogelijke tijd tussen overtreding en boete (leereffect) <i>Na overtreding z.s.m. boete om herhaling en stapeling van boetes te voorkomen</i>		V	V	
- Uniformiteit in systeemeisen én steden zo groot mogelijk <i>Spelregels van systemen én toegang (controle en handhaving) zo groot mogelijk</i>	V	V	V	V



### 3. Belangen betrokken partijen (ter aanvulling; concept)

	Rijk	Gemeente	Vervoerder	Systeem - Leverancier
<b>Juridische aspecten</b>				
- Past zo veel mogelijk binnen <i>Zo min mogelijk aanpassingen van</i>				
- Sanctie bij overtreding is ver <i>Overtredingen van inrijdverbod z</i>			V	
- Rechtszekerheid <i>Duidelijkheid en transparantie of</i>			V	V
<b>Economische aspecten</b>				
- Directe private systeemkoste <i>Kosten voor investeringen in syst</i>			V	V
- Administratieve / proces kosten (privaat) zo laag mogelijk <i>Administratieve druk (bewijslast, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk</i>			V	V
- Directe publieke systeem <i>Kosten voor investeringen in</i>				
- Administratieve / proces <i>Administratieve en proces</i>				
- Systeem is toekomstva <i>Systeem gaat net zo lang mee als het voertuig</i>				V
- Systeem is opschaalbaar (in aantal; ook buiten Nederland) <i>Opschaalbaar in aantal, en</i>	V		V	V
- Systeem is binnen enkele <i>Snelle duidelijkheid wensel</i>				V
<b>Overige aspecten</b>				
- Fraudegevoeligheid zo l <i>Fraudekans zo laag mogelij</i>				V
- Maximaal milieueffect ( ) <i>Maximaal uitstootvrije rijden (maximale naleving) geeft grootste milieueffect (klimaat, lucht)</i>	V	V		
- Zo kort mogelijke tijd tussen overtreding en boete (leereffect) <i>Na overtreding z.s.m. boete om herhaling en stapeling van boetes te voorkomen</i>		V	V	
- Uniformiteit in systeemeisen én steden zo groot mogelijk <i>Spelregels van systemen én toegang (controle en handhaving) zo groot mogelijk</i>	V	V	V	V

Dit overzicht van belangen is opgesteld op basis van de input die is opgehaald in de interviews. Mogelijk is dit overzicht niet uitputtend; de vraag is dan ook of we nog belangen zijn vergeten?

Per belang is aangegeven welke partij met name gebaat is met dit belang.

De ratio achter het onderscheid in kosten tussen publiek en privaat wordt duidelijk wanneer wij varianten onderling vergelijken.

## 4. Systeembeschrijving mogelijke varianten

- Op basis van de juridische context zijn de volgende varianten denkbaar en nader uitgewerkt:
  1. Varianten o.b.v. continue, directe handhaving:
    - a) Directe handhaving vanuit systeem (en/of via TTP);
    - b) Handhaving via gemeente (ANPR);
    - c) Directe private handhaving.
  2. Varianten o.b.v. ontheffingen / vergunningen
- Varianten zijn op de volgende pagina's schematisch weergegeven
- Niet uitgewerkt:
  - Systeem met koppeling vrachtwagenheffing: andere juridische context, complexe afhankelijkheid;
  - Systeem met harde externe ingreep op rijgedrag: veel onduidelijke juridische (liability) en verkeersveiligheid consequenties.

## 4. Systeembeschrijving mogelijke varianten

- Op basis van de juridische context zijn de volgende varianten denkbaar en nader uitgewerkt:

Ad 1. Dit zijn varianten van systemen waarbij er continu (bij wijze van spreken op minuut-niveau) gegevens (uitstootvrij rijden) worden verzameld, er voortdurend kan worden geregistreerd én er voortdurend (dat is op elk denkbaar ogenblik) kan worden gehandhaafd.

Ad 2. Dit zijn varianten waarbij er weliswaar continu gegevens (uitstootvrij rijden) worden verzameld, maar waarbij controle en handhaving niet continu plaatsvindt, maar op basis van het verlenen van een ontheffing / vergunning. Daarbij wordt er op gezette tijden gecontroleerd; bij beoordeling van de aanvraag van de ontheffing (of men voldoet aan de ontheffingsvoorwaarden) en / of ter controle (bijvoorbeeld enkele malen per jaar) of aan de ontheffingsvoorwaarden is voldaan).

### 2. Varianten o.b.v. ontheffingen / vergunningen

- Varianten zijn op de volgende pagina's schematisch weergegeven

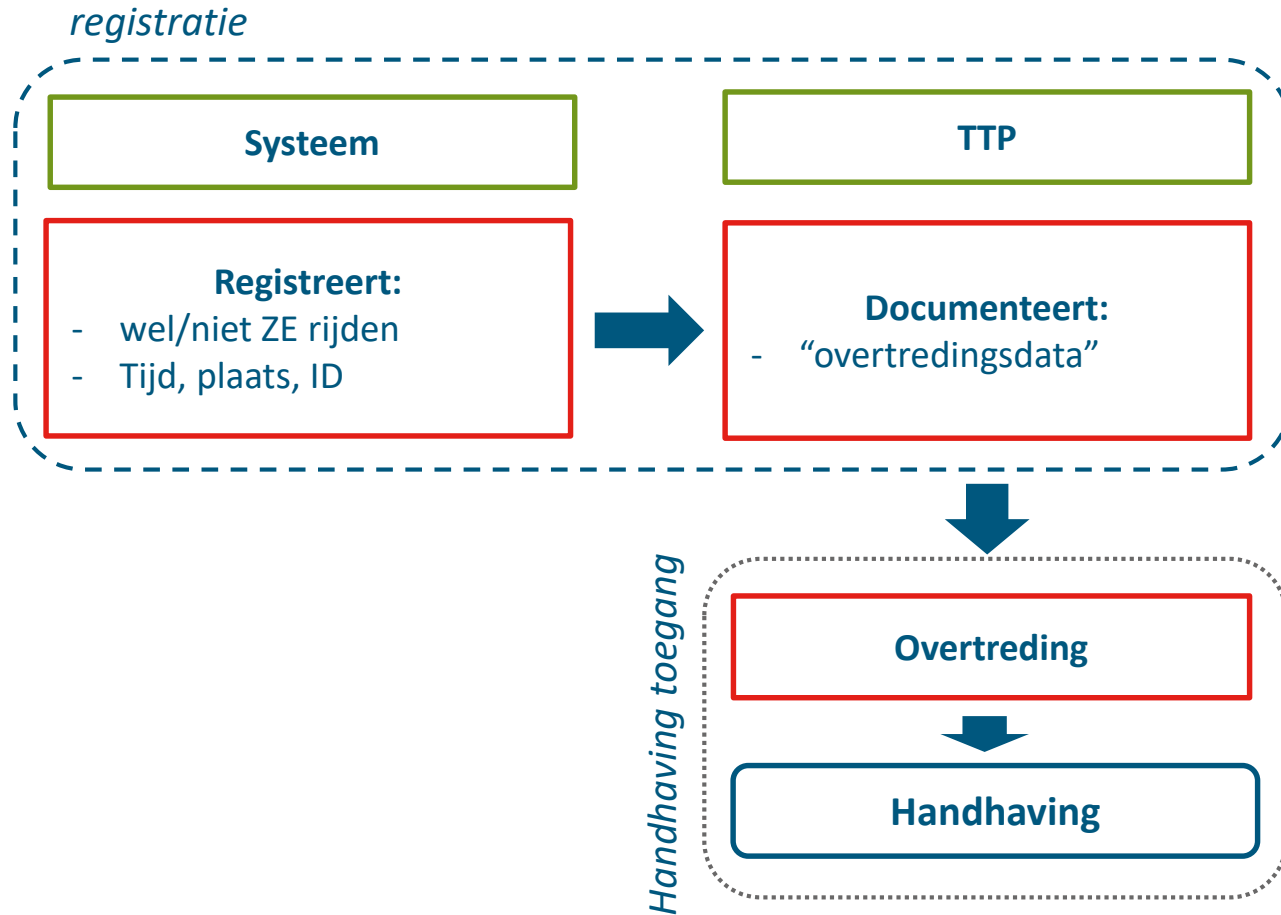
- Niet uitge

Technisch gezien is wellicht een koppeling met de vrachtwagenheffing te overwegen. De juridische context van de vrachtwagenheffing is echter anders dan een toegangsverbod. Hierdoor kan de juridische complexiteit wederzijds zicht op een snelle realisatie in de weg staan. Mocht uit het traject van de vrachtwagenheffing een relevant raakvlak ontstaan, dan kan een koppeling worden heroverwogen.

- systeem met koppeling vrachtwagenheffing; andere juridische context, complexe afhankelijkheid:

- Ook is een model denkbaar waarbij extern wordt ingegrepen op de aandrijving van het vrachtvoertuig. Wanneer een zonegrens wordt gepasseerd kan het systeem extern ingrijpen via geofencing, en de vrachtauto laten overschakelen naar elektrische aandrijving, buiten de bestuurder om. Een dergelijk ingreep leidt tot meer en complexere technische eisen: er is dan sprake van tweezijdige communicatie; vanuit de auto naar buiten maar ook andersom. Ook leidt een dergelijk ingreep tot ander verkeersgedrag, van abrupte snelheidsverlaging tot het direct stoppen van het voertuig. Dit heeft een scala aan onduidelijke gevolgen zowel fysiek (verkeersveiligheid) als juridisch (aansprakelijkheid, verzekeringen).

# Stelsiem 1-A: Direkte handhaving vanuit stelsiem (via TTP)



# Systeem 1-A: Directe handhaving vanuit systeem (via TTP)

registratie

Stelsel

Registreert:

- wel/niet ZE rijden
- Tijd, plaats, ID

Het systeem (built in, of via te plaatsen hardware/software) is de basis. Technisch ligt de basis van het systeem in het registreren of al dan niet uitstootvrij gereden wordt (naast andere gegevens zoals ID (kenteken), plaats en tijd. Daarbij ligt het voor de hand om een (meet)systeem te eisen dat meerdere parameters registreert. Aan dit systeem kunnen eisen worden gesteld met oog op kwaliteit en fraudegevoeligheid, bijvoorbeeld via certificering. Als juridische basis voor een dergelijk systeem (en certificering daarvan) kan een reglement worden ingevoerd vergelijkbaar met het principe van het Keurmerk Ritregistratiesystemen.

Uit de interviewronde blijkt dat het technisch goed mogelijk is (en nog beter zal worden in enkele jaren) om het systeem zodanig op te zetten dat diverse parameters worden geregistreerd.

Voorbeelden zijn uitlaatwaarden, trillingen, temperatuur, motoractiviteit of spanning op de elektrische aandrijflijn.

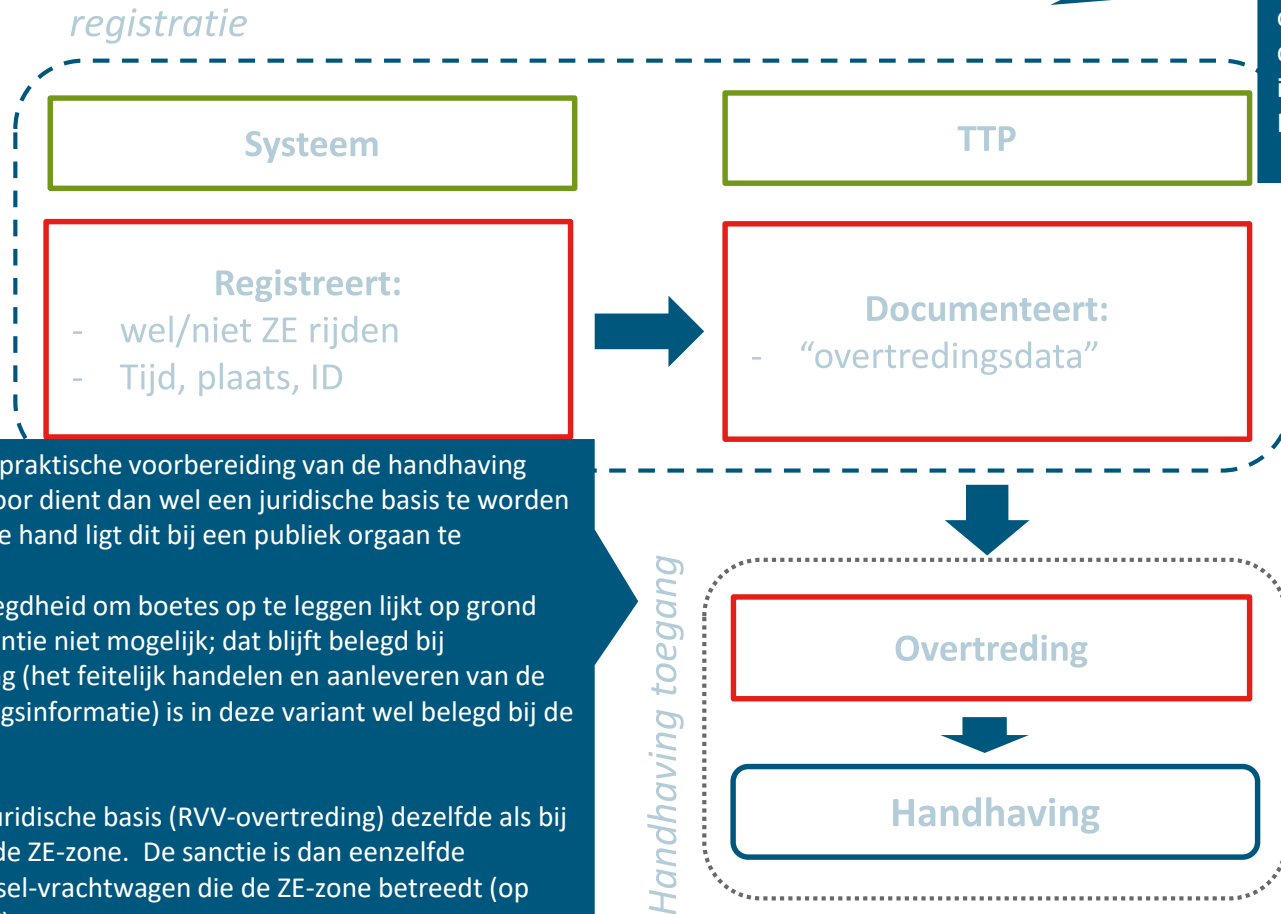
Door meerdere en diverse signalen te meten wordt het technisch moeilijker te frauderen; of de kosten die samenhangen met het frauderen worden dusdanig hoog dat de fraudekans sterk afneemt.

Handhaving toegang

Overtreding

Handhaving

# Systeem 1-A: Directe handhaving vanuit systeem (via TTP)



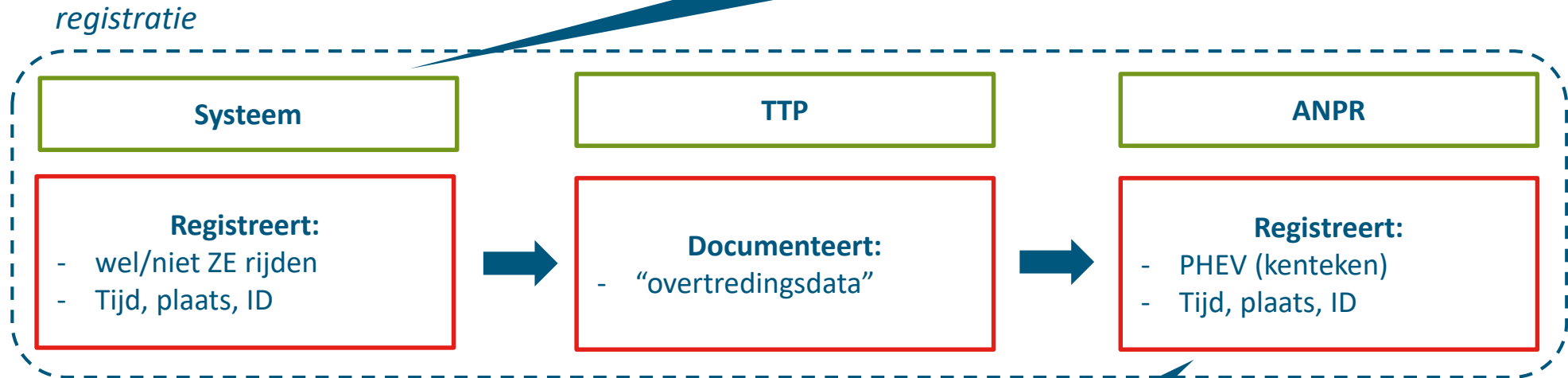
Met het oog op de privacy en datahandling, kan het instellen van een Trusted Third Party (TTP) een mogelijkheid zijn om de organisatie van de data beter te borgen. Deze onafhankelijke TTP kan borgen dat alleen overtredingsinformatie (dus de "niet-uitstootvrije" verplaatsingsgegevens in de zone) wordt bewaard. Bovendien hoeven systeemleveranciers dan niet ieder voor zich te communiceren met de vele handhavingsinstanties in Nederland.

In deze variant is ook de praktische voorbereiding van de handhaving belegd bij de TTP. Hiervoor dient dan wel een juridische basis te worden gecreëerd. Meest voor de hand ligt dit bij een publiek orgaan te beleggen. Overdracht van de bevoegdheid om boetes op te leggen lijkt op grond van de wet en jurisprudentie niet mogelijk; dat blijft belegd bij CJIB/CVOM. De uitvoering (het feitelijk handelen en aanleveren van de noodzakelijke overtredingsinformatie) is in deze variant wel belegd bij de TTP.

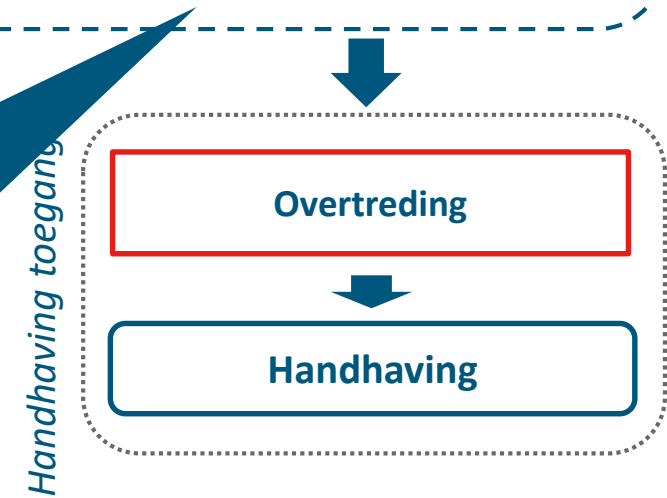
In dit geval blijft ook in juridische basis (RVV-overtreding) dezelfde als bij andere overtreeders van de ZE-zone. De sanctie is dan eenzelfde verkeersboete als de diesel-vrachtwagen die de ZE-zone betreedt (op basis van artikel 86e RVV).

# Systeem 1-B: Handhaving via gemeente

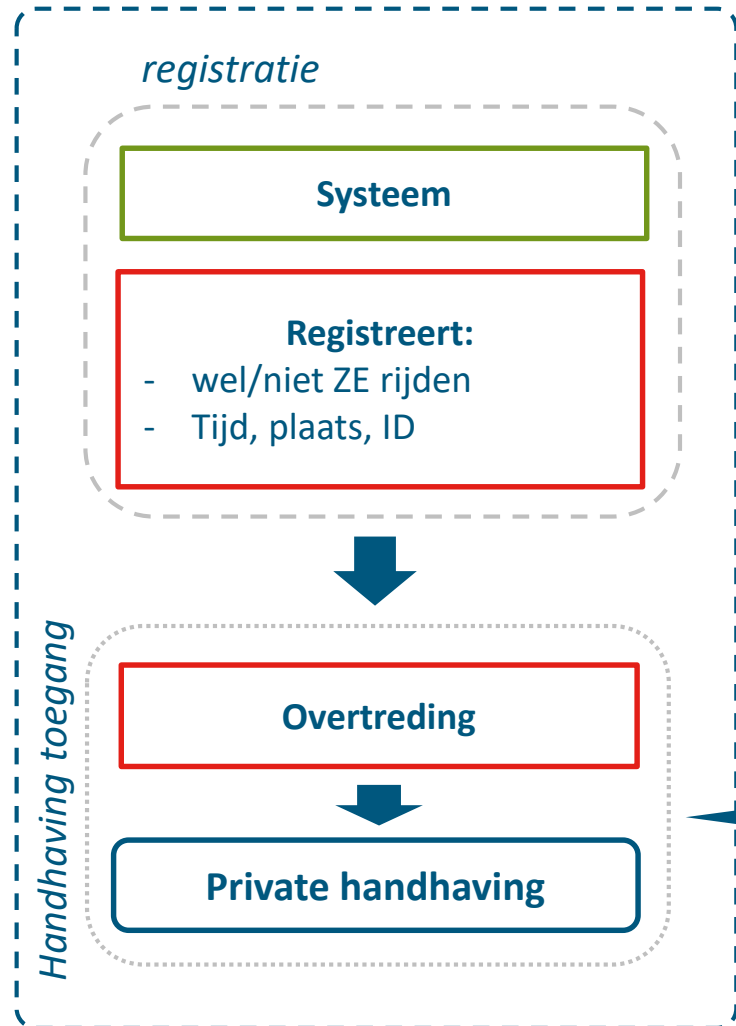
De basis (het systeem) is dezelfde als bij de vorige variant. Ook de rol van de TTP als "documentatie" (opslag, beheer) van de overtredingsinformatie is dezelfde.



Anders in deze variant is de afhandeling van overtredingsinformatie. De TTP stuurt deze door (actief of reactief) naar de systemen (hoofdzakelijk ANPR in 2025) van de wegbeheerder / gemeente. Deze systematiek sluit aan bij de huidige werkwijze van ANPR-handhaving van zones (milieuzones, toegangsverboden). De overtredingsdata vanuit het systeem wordt gekoppeld aan de ANPR-data. Uit de ANPR-kentekendata wordt duidelijk of er sprake is van een hybride voertuig (RDW data) en tijd, locatie. Deze info wordt gekoppeld aan de data uit het systeem ("rijdt niet uitstootvrij"). Afhandeling van de overtreding loopt via de nu gebruikelijke route via gemeente (beheerder van de ANPR) en CJIB. In dit geval blijft ook in juridische basis (RVV-overtreding) dezelfde als bij andere overtreders van de ZE-zone. De sanctie is dan eenzelfde verkeersboete als de diesel-vrachtwagen die de ZE-zone betreedt (op basis van artikel 86e RVV).



# Systeem 1-C: Private handhaving



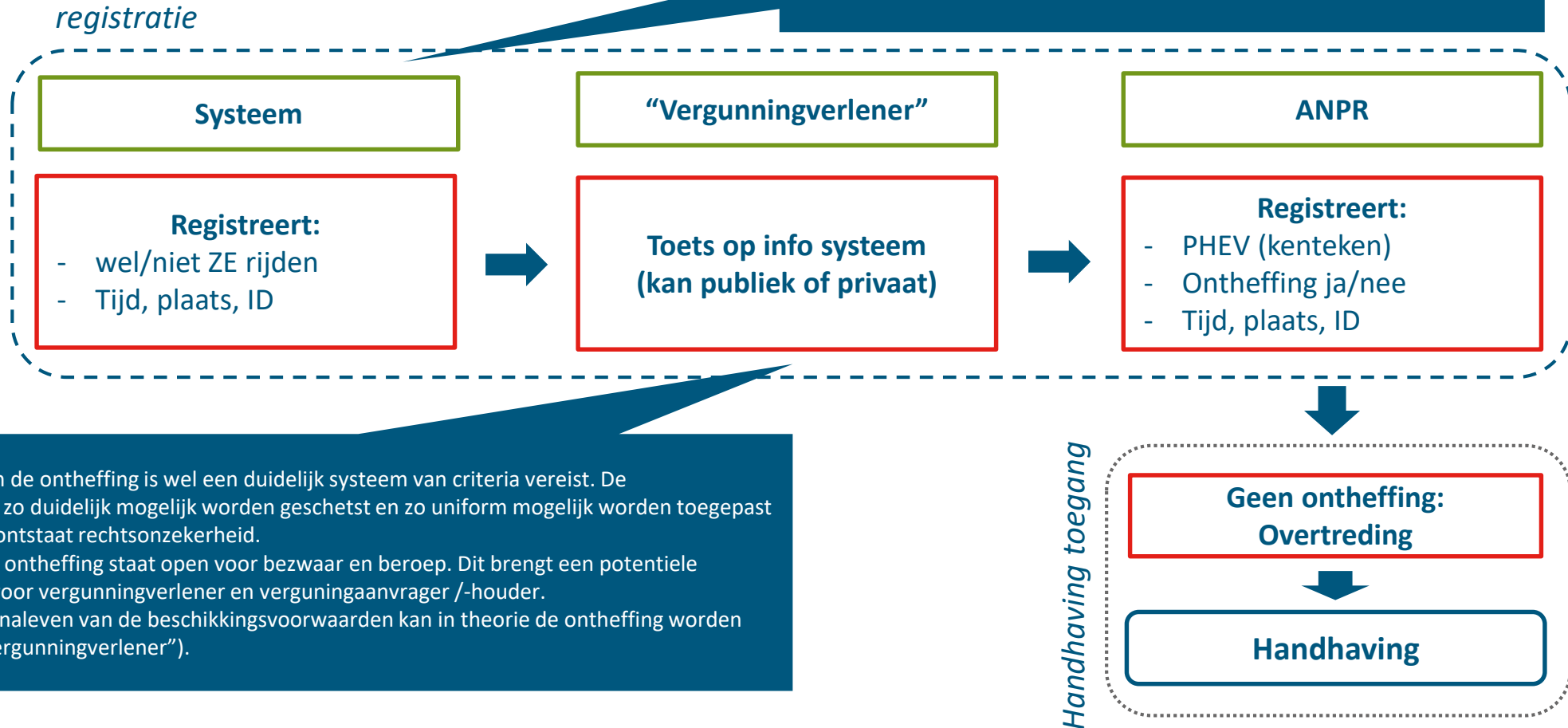
In deze variant wordt zowel registratie, dataverwerking als handhaving uitgevoerd door de systeemleverancier. Vergelijk de tolwegen op verschillende plekken in Europa. De basis (het systeem) is dezelfde als bij de vorige varianten.

Er zijn binnen de Nederlandse context geen voorbeelden bekend van geoorloofde mandatering van de bevoegdheid tot het handhaven en opleggen van sancties (beschikking) aan een private partij. (Het CJIB is bijvoorbeeld een publieke partij; agentschap van het Ministerie van Justitie en Veiligheid). In de jurisprudentie is wel uitgemaakt dat het mandateren van de bevoegdheid tot opleggen van tuchtrechtelijke maatregel door een private partij niet door de beugel kan. Wij menen derhalve dat het overdragen van een bevoegdheid juridisch niet mogelijk lijkt.

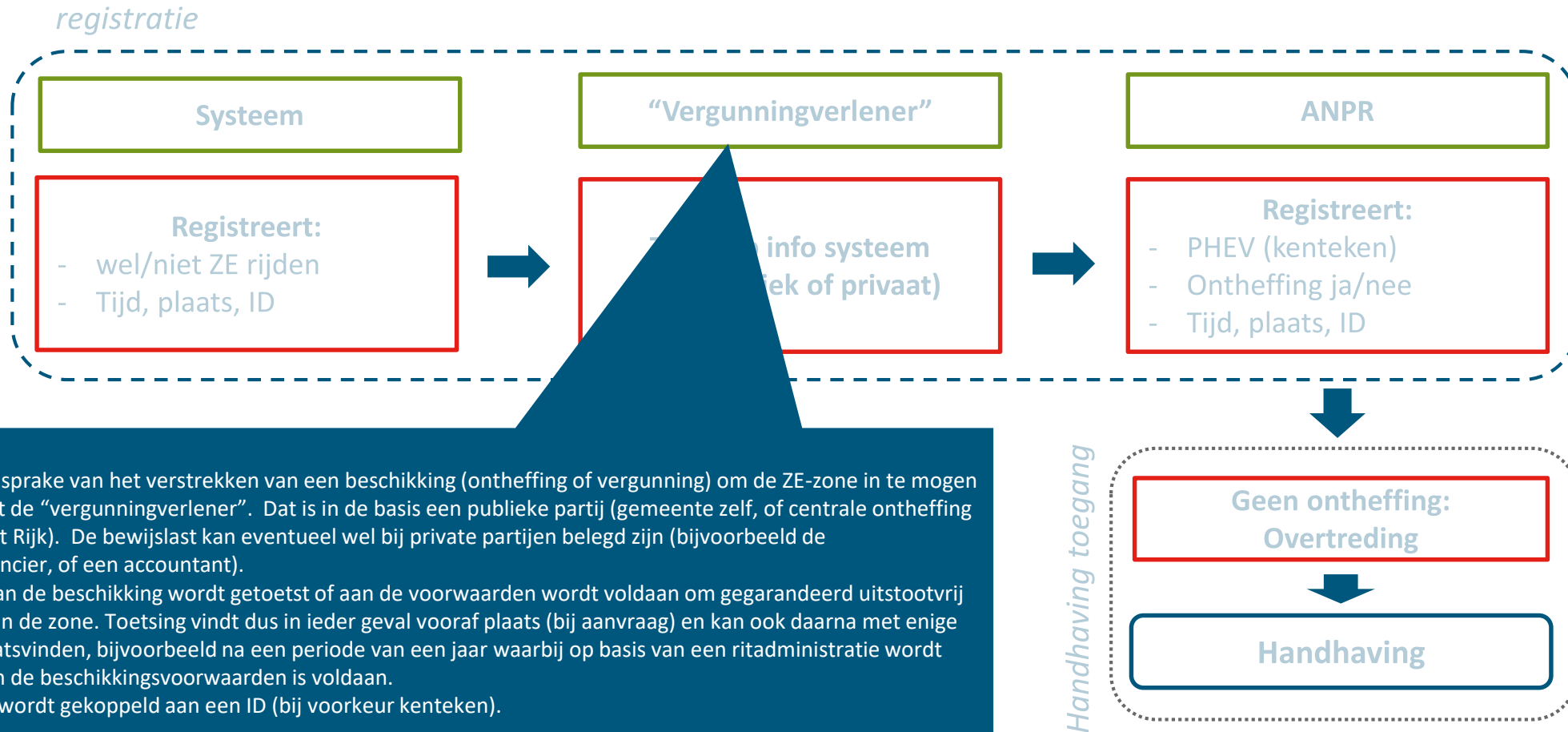


## Stelsel 2: Toegang via ontheffing/vergunning

De basis (het systeem) is dezelfde als bij de vorige variant. Ook de rol van de TTP als "documentatie" (opslag, beheer) van de overtredingsinformatie is dezelfde.

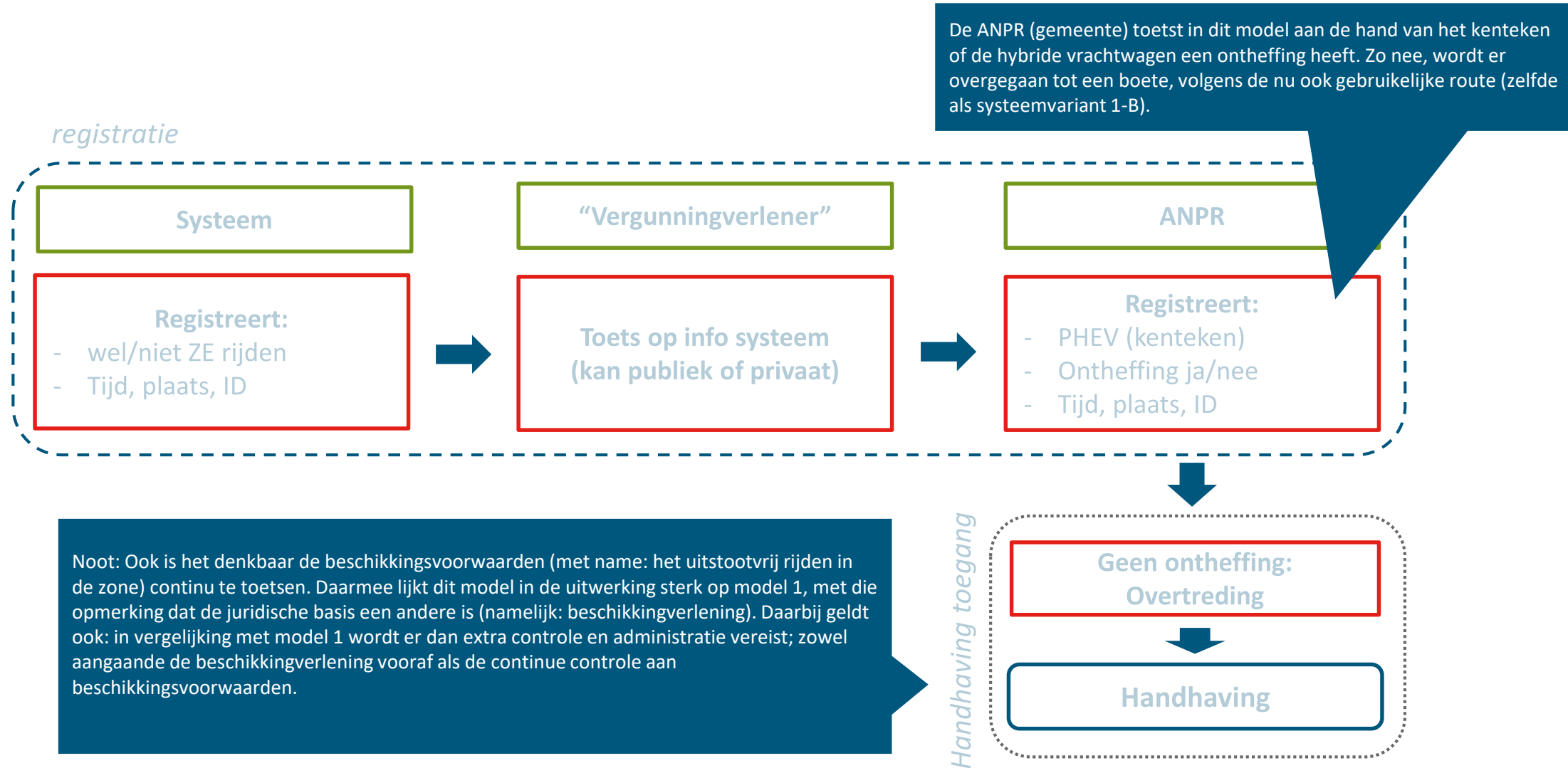


## Stelsel 2: Toegang via ontheffing/vergunning



In dit model is sprake van het verstrekken van een beschikking (ontheffing of vergunning) om de ZE-zone in te mogen rijden. Dit doet de “vergunningverlener”. Dat is in de basis een publieke partij (gemeente zelf, of centrale ontheffing verlener bij het Rijk). De bewijslast kan eventueel wel bij private partijen belegd zijn (bijvoorbeeld de systeemleverancier, of een accountant).  
 Bij aanvraag van de beschikking wordt getoetst of aan de voorwaarden wordt voldaan om gegarandeerd uitstootvrij te rijden binnen de zone. Toetsing vindt dus in ieder geval vooraf plaats (bij aanvraag) en kan ook daarna met enige regelmaat plaatsvinden, bijvoorbeeld na een periode van een jaar waarbij op basis van een ritadministratie wordt getoetst of aan de beschikkingsvoorwaarden is voldaan.  
 De ontheffing wordt gekoppeld aan een ID (bij voorkeur kenteken).

## Stelsel 2: Toegang via ontheffing/vergunning



## 4. Stysteembeschrijving mogelijke varianten

	Systeem 1-A	Systeem 1-B	Systeem 1-C	Systeem 2
<b>Juridische aspecten</b>				
- Past zo veel mogelijk binnen huidige juridische kaders <i>Zo min mogelijk aanpassingen van wet- en regelgeving</i>	+	++	-	-
- Sanctie bij overtreding is vergelijkbaar met overtreding door dieselvrachtauto <i>Overtredingen van inrijdverbod ZE-zone zo veel mogelijk zelfde behandelen</i>	++	++	-	-
- Rechtszekerheid <i>Duidelijkheid en transparantie of systeem toegang geeft tot zone</i>	+	+	-	0
<b>Economische aspecten</b>				
- Directe private systeemkosten zo laag mogelijk <i>Kosten voor investeringen in systemen zo laag mogelijk</i>	+	+	+	-
- Administratieve / proces kosten (privaat) zo laag mogelijk <i>Administratieve druk (bewijslast, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk</i>	+	+	+	-
- Directe publieke systeemkosten zo laag mogelijk <i>Kosten voor investeringen in systemen (m.b.t. opslag, controle en handhaving) zo laag mogelijk</i>	+	0/-	++	-
- Administratieve / proces kosten (publiek) zo laag mogelijk <i>Administratieve en proceskosten (controle, beschikkingverlening, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk</i>	+	+	++	+
- Systeem is toekomstvast (levensduur voertuig) <i>Systeem gaat net zo lang mee als het voertuig</i>	+	+	0	-
- Systeem is opschaalbaar (in aantal; ook buiten Nederland) <i>Opschaalbaar in aantal, en internationale toepassing</i>	+	+	+	-
- Systeem is binnen enkele jaren duidelijk en (liefst) operationeel <i>Snelle duidelijkheid wenselijk met oog op (investerings)zekerheid</i>	+	++	--	+
<b>Overige aspecten</b>				
- Fraudegevoeligheid zo laag mogelijk <i>Fraudekans zo laag mogelijk (o.a. door kosten om fraude te plegen hoog te laten zijn)</i>	+	+	+	0
- Maximaal milieueffect (naleving zo hoog mogelijk) <i>Maximaal uitstootvrije rijden (maximale naleving) geeft grootste milieueffect (klimaat, lucht)</i>	+	+	+	+/-
- Zo kort mogelijke tijd tussen overtreding en boete (leereffect) <i>Na overtreding z.s.m. boete om herhaling en stapeling van boetes te voorkomen</i>	+	+	+	-
- Uniformiteit in systeemeisen én steden zo groot mogelijk <i>Spelregels van systemen én toegang (controle en handhaving) zo groot mogelijk</i>	++	+	++	+/-

## 4. Steembeschrijving mogelijke varianten

	Systeem 1-A	Systeem 1-B	Systeem 1-C	Systeem 2
<b>Juridische aspecten</b>				
- Past zo veel mogelijk binnen huidige juridische kaders <i>Zo min mogelijk aanpassingen van wet- en regelgeving</i>	+	++	-	-
- Sanctie bij overtreding is vergelijkbaar met overtreding door dieselvrachtauto <i>Overtredingen van inrijdverbod ZE-zone zo veel mogelijk zelfde behandelen</i>		++	-	-
- Rechtszekerheid <i>Duidelijk</i>				
<b>Economische aspecten</b>				
- Directe kosten				
- Administratieve en proceskosten (controle, beschikkingverlening, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk	+	+	++	+
- Systeem is toekomstvast (levensduur voertuig) <i>Systeem gaat net zo lang mee als het voertuig</i>	+	+	0	-
- Systeem is opschaalbaar (in aantal; ook buiten Nederland) <i>Opschaalbaar in aantal, en internationale toepassing</i>	+	+	+	-
- Systeem is binnen enkele jaren duidelijk en (lieft) operationeel <i>Snelle duidelijkheid wettelijk met oog op (investerings)zekerheid</i>	+	++	--	+

### Juridisch:

Variante 1A en 1B sluiten aan bij huidige juridische kaders. Er is wel enige aanpassing noodzakelijk (wettekst, lagere regelgeving).

Variante 1C is nieuw voor Nederlandse context en dus juridisch complexer (en binnen de huidige juridische kaders is het naar ons inzicht ook niet mogelijk om handhavingsbevoegdheden te delegeren aan een private partij).

Variante 2 vergt een extra juridische stap (onthefing) en scoort daardoor iets minder dan 1A en 1B. Ook is de sanctie (intrekken ontheffing is zeer zware sanctie) niet vergelijkbaar. Qua rechtszekerheid voor de individuele gebruiker geldt dat deze bij landelijke ontheffing verlening i.p.v. lokale wel goed scoort. De administratieve last zal, vanwege de mogelijke extra beschikkingen en bijbehorende bezwaar- en beroepsmogelijkheden, een stuk groter zijn dan bij de varianten onder 1.

### Overige aspecten:

Voor alle varianten geldt: het basissysteem (registratie niet uitstootvrij rijden) is gelijk – de fraudegevoeligheid daarmee in de basis ook.

Naleving is voor varianten 1A, 1B en 1C vergelijkbaar; er wordt continu gehandhaafd. Voor variant 2 is het positief gesteld: de dreiging van intrekken ontheffing (wat grote impact heeft) weegt zwaarder dan het accepteren van een boete bij varianten 1. Negatief gesteld: als men ontheffing eenmaal heeft kan men alsnog niet uitstootvrij rijden.

Wat tijd tussen overtreding en boete betreft scoren varianten 1 vergelijkbaar. Variante 2 scoort slechter omdat men ontheffing (wanneer deze eenmaal verkregen is) kan misbruiken door toch niet uitstootvrij te rijden; daar wordt dan pas bij toetsing van de ontheffing – en niet continu – op gesanctioneerd.

Uniformiteit: deze is voor varianten 1A en 1C het best. Variante 1B heeft in afhandeling boetes (en bijvoorbeeld recidivistentermijnen) nog een gemeentelijke keuzenvrijheid. Bij variante 2 is er alleen sprake van maximale uniformiteit als er nationaal (en nog liever Europees) wordt verleend.

## 4. Steembeschrijving mogelijke varianten

	Systeem 1-A	Systeem 1-B	Systeem 1-C	Systeem 2
<b>Juridische aspecten</b>				
- Past zo veel mogelijk binnen huidige juridische kaders <i>Zo min mogelijk aanpassingen van wet- en regelgeving</i>	+	++	-	-
- Sanctie bij overtreding is vergelijkbaar met overtreding door dieselvrachtauto <i>Overtredingen van inrijdverbod ZE-zone zo veel mogelijk zelfde behandelen</i>	++	++	-	-
- Rechtszekerheid <i>Duidelijkheid en transparantie of systeem toegang geeft tot zone</i>	+	+	-	0
<b>Economische aspecten</b>				
- Directe private systeemkosten zo laag mogelijk <i>Kosten voor investeringen in systemen zo laag mogelijk</i>				
- Administratieve / proces kosten (privaat) zo laag mogelijk <i>Administratieve druk (bewijslast, bezwaar, beroep, etc) zo laag mogelijk</i>				
- Directe publieke systeemkosten zo laag mogelijk <i>Kosten voor investeringen in systemen (m.b.t. opslag, controle, etc)</i>				
- Administratieve / proces kosten (publiek) <i>Administratieve en proceskosten (controle, beschikkingverlening, etc)</i>				
- Systeem is toekomstvast (levensduur voertuig) <i>Systeem gaat net zo lang mee als het voertuig</i>	+	+	0	-
- Systeem is opschaalbaar (in aantal; ook buiten Nederland) <i>Opschaalbaar in aantal, en internationale toepassing</i>	+	+	+	-
- Systeem is binnen enkele jaren duidelijk en (lijfst) operationeel <i>Snelle duidelijkheid wenselijk met betrekking tot systeem</i>	+	++	--	+
<b>Overige economische aspecten:</b>				
Variant 1A en 1B zijn redelijk toekomstvast, en opschaalbaar en systematiek kan met enkele jaren duidelijk en operationeel zijn (juridisch en technisch hooguit paar jaar doorlooptijd).				0
Variant 1C is gezien de juridische context niet snel te realiseren (technisch weinig verschil met 1A en 1B) en daardoor moeilijk te duiden als toekomstvast (vandaar "0").				+/-
Variant 2 kent als nadeel dat ontheffingen alleen dan toekomstvast zijn als ze nationaal worden vergeven, maar daarmee is internationalisering van deze systematiek complex (ontheffingsvoorwaarden moeten in buitenland dan dezelfde zijn).				-
<i>Spelregels van systemen en toegang (controle en handhaving) zo groot mogelijk</i>				+/-

### Systeem en proceskosten:

Variant 2 kent extra kosten in de ontheffingsaanvraag en –toetsing (incl. bezwaar/beroep). Daardoor zowel publiek als privaat mindere score op proceskosten. Systeemkosten verschillen niet sterk t.o.v. 1.

Variant 1C kent amper kosten voor publieke partijen omdat gehele systeem privaat georganiseerd is. Kosten voor private partijen zijn vergelijkbaar met 1A en 1B.

Variant 1B kent t.o.v. 1A een extra schakel (de ANPR) – daardoor zijn de publieke kosten t.o.v. variant 1A wat hoger qua proceskosten. Qua systeemkosten is de aanwezigheid van ANPR zeer bepalend (derhalve "0"). Noot. Opbrengsten boetes vloeien naar Rijksoverheid.

## 5. Vervolgproces

- Week na 6 april: verwerken input (uit Ronde Tafel + nog geplande interviews)
- Na 6 april: afronding rapportage (zelfstandig leesbaar, beknopt rapport) aan I&W en vervolg nader te overleggen met I&W



# Vragen en discussie

1. Stel vraag via chat
2. Rutger van Raalten modereert vragen
3. Licht je vraag toe via microfoon  
\* denk aan aan-/uitzetten microfoon \*
4. Reactie expert/SPES-team







Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



## Vervolg en afsluiting

Rutger van Raalten



Zero Emission  
Stadslogistiek

18 mei 2020



# Vervolg

## Projectvoorstellen

- 1<sup>ste</sup> ronde indienen voorstel: sluiting 31 mei 2020 einde dag
- 2<sup>de</sup> ronde indienen voorstel: geopend 1 mei 2020, sluit 31 juli 2020
- Beoordeling op volgorde van binnenkomst
- Voor meer informatie: zie <https://www.greendealzes.nl/gemeenten/>

## SPES-webinar

- 26 mei, 10:00 – 12:00. Onderwerp: betrekken ondernemers
- Deelname via <https://global.gotomeeting.com/join/901655293>



# Vragen??

- Presentatie wordt verspreid
- Mail SPES: [stadslogistiek@ce.nl](mailto:stadslogistiek@ce.nl)
- Bezoek onze website: [www.greendealzes.nl/gemeenten](http://www.greendealzes.nl/gemeenten)
- Vragen presentatie: Erik Regterschot, [erik.regterschot@rhdhv.com](mailto:erik.regterschot@rhdhv.com)
- Vragen aan I&W: Bas Bongers, [bas.bongers@minienw.nl](mailto:bas.bongers@minienw.nl)