



TER BESLISSING

Datum

11 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/9681

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Beslistermijn

18-03-2026

Bijlage(n)

5

Aan

De staatssecretaris

nota

Beslisnota voor zesde tweemaandelijks monitoringsbrief
zero-emissiezones

Aanleiding

Op 17 december 2024 is een motie¹ van lid Veltman aangenomen. Deze motie verzoekt de regering om vanaf 1 januari 2025 iedere twee maanden, of vaker indien nodig, aan de Tweede Kamer te rapporteren wat de gevolgen van de ingestelde zero-emissiezones (ZE-zones) zijn voor de ondernemers die nog niet aan de eisen kunnen voldoen of ondernemers die anderszins in de knel komen. De vorige brief is gestuurd op 4 december 2025. Dit is de zesde monitoringsbrief en gaat over de maanden november en december 2025. De invoering van de ZE-zones verloopt rustig.

Verder gaat u in de Kamerbrief in op het nieuwe beleid en verkeersbord per 1 januari 2026, publiceert u het rapport '*Actualisatie landelijke effecten ZES*' van Royal Haskoning en Buck Consultants International en gaat u in op de '*Monitor Lichte Bedrijfswagens 2025*' van RAI Vereniging, die eind 2025 is verschenen. Tot slot licht u de toezegging toe die uw voorganger heeft gedaan tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 14 januari 2026 over het betrekken van specifieke koepelorganisaties bij de monitoring.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met:

- het verzenden van de zesde monitoringsbrief over ZE-zones;
- het publiceren van het rapport '*Actualisatie landelijke effectstudie ZES*'.

Kernpunten

Monitoring

- In deze brief informeert u over de monitoring van de ZE-zones in de 19 gemeenten en Schiphol die inmiddels een zone hebben ingesteld.
- Gemeenten zijn eigenaar van de data die gebruikt wordt voor deze monitoring. Het ministerie deelt deze informatie van gemeenten met de Kamer. De alinea '*Data voor monitoring*' is in samenspraak met de gemeenten opgesteld.
- Gemeenten hebben net als bij de vorige brief lokale context en data aangeleverd t.a.v. boetes en waarschuwingen.

¹ Kamerstukken II, 36600-XII, nr. 71.

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2024Z21081&did=2024D49647>

- De data van de ANPR-kentekenregistratiecamera's geeft het beste landelijke beeld van de naleving binnen de ZE-zones. Uit de data blijkt dat tussen de 99,49% en 99,97% van de bestel- en vrachtwagens die de zones binnenrijden voldoen aan de toegangseisen. Dit percentage is (voor het eerst) inclusief de voertuigen met een vrijstelling en ontheffing. Ter illustratie: in december 2025 zijn er ruim 12 miljoen passages geregistreerd van bestel- en vrachtauto's in ZE-zones. 6002 hiervan ontvingen een waarschuwing of boete. Deze cijfers sluiten aan bij het beeld dat gemeenten en branchepartijen afgeven: het verloopt rustig.

Datum

11 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/9681

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

DGMO

Bijlage(n)

5

Actualisatie landelijke effectstudie ZES

- De analyse laat zien dat de collectieve baten van ZE-zones 4,4 x hoger liggen dan de kosten.
- De totale kosten voor het invoeren van zero-emissiezones in 30 steden in Nederland liggen op €403 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met landelijke kosten (€26 miljoen) en gemeentelijke kosten voor realisatie en beheer (€154 miljoen). Ook de meerkosten voor voertuigeigenaren (€221 miljoen, na aftrek van subsidies) zit hierin. De totale maatschappelijke baten die gehaald worden door het vermijden van emissies (CO₂, stikstof (NO_x) en fijnstof (PM 10 en PM_{2,5})) van de 30 gemeentes samen komt uit op bijna €1,8 miljard. De gebruikte milieuprijzen komen uit het Handboek Milieuprijzen (CE Delft, 2023).
- Alle gemeenten/zones behalen een positieve MKBA-uitkomst. Verder blijkt dat de gemeenten met de grootste zones ook het hoogste MKBA-saldo behalen.
- De jaarlijkse verwachte CO₂-reductie ligt lager dan in het Klimaatakkoord is beoogd: per 2030 0,55 Mton i.p.v. 1 Mton. Redenen zijn:
 - Het aantal gemeentes met een (voorgenomen) zone ligt aan de onderkant van de bandbreedte (30);
 - Er zijn relatief veel kleine zones ingevoerd met een beperkter CO₂-effect.
- Uit de sectoranalyse komt naar voren dat de sectorgroep die vrachtvoertuigen gebruiken en een relatief laag dag-/jaarkilometrage hebben, te maken hebben met hoge meerkosten bij de overstap richting zero-emissie. Doordat deze ondernemers weinig kilometers rijden, komen de lagere gebruikskosten van elektrisch rijden minder tot hun recht. Deze groep omvat ongeveer 3% van het totaal en heeft de aandacht van de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ). Zij kunnen terecht bij logistiek makelaars en kunnen bijvoorbeeld een ontheffing aanvragen voor bedrijfseconomische omstandigheden. IenW gaat in de context van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ) verkennen of de ontheffing voor bedrijfseconomische omstandigheden voldoende ruimte biedt voor deze groep.
- Het rapport doet een aantal aanbevelingen zoals:
 - Een grotere zone leidt tot een hoger maatschappelijk rendement, waarbij geldt dat de baten sneller toenemen dan de kosten. Voor het vergroten van het (CO₂-)effect lijkt de effectiefste manier om in te zetten op het vergroten van de huidige zones.
 - Het toevoegen van andere voertuigcategorieën (zoals taxi's en touringcars) zorgt ervoor dat er met weinig meerkosten (fysieke investeringen, zoals camera's voor handhaving zijn al gedaan) een groter effect behaald kan worden.
 - Het effect van de invoering of uitbreiding van een ZE-zone neemt in de toekomst steeds verder af. Dit komt doordat het steeds interessanter wordt (marktontwikkeling en beleid) om emissieloos te rijden in de nabije toekomst.
 - Voor ondernemers met een klein wagenpark kunnen flankerende maatregelen helpen bij de overgang naar een emissieloos

- alternatief. Daarbij kijken we bijvoorbeeld naar het ruimer ondersteunen van het MKB in onze subsidies. Ook het monitoren van de tweedehandsmarkt is belangrijk.
- De inzichten uit het onderzoek kunnen worden gebruikt bij het opstellen van toekomstig beleid om specifieke groepen gericht te ondersteunen in de transitie.

Overige kernpunten

- Het Rijk is naar aanleiding van het tweejaarlijkse rapport Monitor Lichte Bedrijfsvoertuigen via de UAZ-governance in gesprek met de RAI Vereniging en gemeenten om te bespreken wat de signalen van dit rapport betekenen en wat we hiermee kunnen doen.
 - Deze monitor laat zien dat vooral grotere bedrijven al stappen zetten richting verduurzaming van lichte bedrijfswagens, terwijl kleine en middelgrote bedrijven achterblijven. Kleine en middelgrote bedrijven zien daarbij praktische belemmeringen, zoals beperkte actieradius, onvoldoende laadmogelijkheden, hogere kosten en een aanbod dat nog niet goed aansluit op hun werkzaamheden. Een deel van de bedrijven, met name kleinere ondernemers, past de bedrijfsvoering aan door minder werk aan te nemen in ZE-zones, of uit te wijken naar andere vervoersmiddelen.
 - Dit heeft de aandacht. Er wordt samen met gemeenten ingezet op ondersteuning en maatwerk, onder meer via logistiek makelaars. Wanneer een ondernemer de transitie nog niet kan maken vanwege bedrijfseconomische omstandigheden of het ontbreken van een geschikt emissieloos alternatief, komt hij of zij in aanmerking voor een ontheffing.
- Zoals door uw voorganger toegezegd in het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 14 januari 2026², zal u de koepelorganisaties betrekken bij de monitoring. Dit zijn Ondernemend Nederland (ONL) en MKB-Nederland. Het ministerie voert al langere tijd constructieve gesprekken met deze organisaties en neemt de signalen die het ontvangt serieus en zal deze vanaf nu verwerken in de monitoringsbrieven.

Krachtenveld

- Vanuit de Uitvoeringsagenda Zero-Emissiezones (UAZ) is er breed draagvlak om monitoringsgegevens over de ZE-zones openbaar te maken.
- De resultaten van de MKBA worden onderkend door de UAZ-partners. Vanuit de landelijke politiek kan aangeslagen worden op het niet halen van de klimaatdoelen & de sectoranalyse waarin sommige sectoren het moeilijker hebben dan andere.
- De beelden uit het rapport van de RAI Vereniging worden meer in het algemeen herkend door gemeenten (een aantal zijn reeds geraadpleegd). Vaak gaat het in het algemeen om het vermijden van stadscentra door factoren als: volle orderportefeuilles, moeilijk bereikbare binnensteden, parkeerdruk, etc.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting

Communicatie

De resultaten van dit onderzoek worden beschikbaar gesteld aan en gebruikt door de betrokken stakeholders.

Datum

11 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/9681

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

DGMO

Bijlage(n)

5

² TZ202601-016

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief: zesde monitoringsbrief	Zesde monitoringsbrief over de invoering van zero-emissiezones
03	Kamerbrief bijlage 1. Overzicht met verzonden waarschuwingsbrieven en boetes per gemeente	Overzicht van het aantal verstuurde waarschuwingen en boetes per gemeenten
04	Kamerbrief bijlage 2. Actualisatie landelijke effecten ZES	Rapport met de actualisatie landelijke effecten ZE-zones. Geeft integraal beeld van maatschappelijke kosten en baten.
05	Kamerbrief bijlage 3. Technisch achtergrondrapport integrale MKBA	Technisch achtergrondrapport: Detailuitwerking rekenstappen effectstudie.
06	Kamerbrief bijlage 4. Achtergrondrapport gevoeligheidsanalyse sectorgroepen	Achtergrondrapport sectoranalyse

Datum

11 maart 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/9681

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir.Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

DGMO

Bijlage(n)

5