

Vergaderjaar 2025–2026

**30 175**

**Luchtkwaliteit**

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 480**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2025

Op 17 december 2024 is een motie<sup>1</sup> 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. Deze vijfde monitoringsbrief gaat over de data van de maanden augustus, september en oktober. Met de gemeenten en branches blijf ik de ZE-zones goed monitoren om zo snel mogelijk in te kunnen spelen op de ontwikkelingen.

Het invoeren van een ZE-zone is een lokale, gemeentelijke aangelegenheid. De beslissingsbevoegdheid en handhaving ligt ook bij de gemeenten. Voor het uitvoeren van de motie Veltman is het ministerie afhankelijk van de aangeleverde data door gemeenten om een beeld te vormen over de impact van de ZE-zones op ondernemers. Daar waar mogelijk wordt er met de data een landelijk beeld gegeven. In samenwerking met de gemeenten en brancheorganisaties is er toegewerkt om data beschikbaar te maken die een zo goed mogelijke landelijke weergave geeft van de stand van zaken in de ZE-zones. Gemeenten en branchepartijen geven daarnaast via de governance van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ) aan dat de ZE-zones naar behoren werken. Dat geldt volgens deze partijen ook voor augustus, september en oktober. Uit de data van de gemeenten blijkt dat tussen de 96,5% en 99,8% van de voertuigpassages voldoet aan de toegangsregels.

Verder ga ik in deze brief in op de motie-Heutink<sup>2</sup> en maak ik melding van een tijdelijk probleem in de handhavingsoftware bij een aantal gemeenten, waardoor helaas enkele voertuigeigenaren ten onrechte een

<sup>1</sup> Kamerstuk 36 600 XII, nr. 82

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 515

boete hebben ontvangen. De gemeenten en de softwareleverancier hebben dit probleem opgelost en de boetes zijn uiteraard geseponeerd.

### Data voor monitoring

Gemeenten constateren in hun ZE-zone wederom een hoge nalevingsgraad. Uit ANPR-cameradata blijkt dat ondernemers steeds minder gebruikmaken van de meest vervuilende voertuigen. Voor de gemeenten geldt dat tussen de 96,5% en 99,8% van de bestel- en vrachtautopassages in de ZE-zones voldoet aan de gestelde eisen. Hier moeten de ontheffingen nog bij opgeteld worden, waardoor de minimale nalevingsgraad hoger uitvalt. Ondernemers die nog niet aan de eisen voldoen worden ondersteund door gemeentelijke adviseurs (logistiek makelaars) en zij kunnen ontheffingen aanvragen, zoals de landelijke ontheffing wanneer er nog geen vervangend elektrisch voertuig beschikbaar is.

#### *Aangeleverde gegevens door gemeenten*

Bij de meeste gemeenten is de waarschuwingsperiode afgelopen en worden sinds juli 2025 overtredingen beboet. Door de specifieke lokale context zijn de aantallen zoals aangegeven in bijlage 1 niet eenvoudig met elkaar te vergelijken. Factoren zoals de omvang van een zone en de periode tussen het versturen van waarschuwingsbrieven en het opleggen van boetes spelen daarbij een rol.

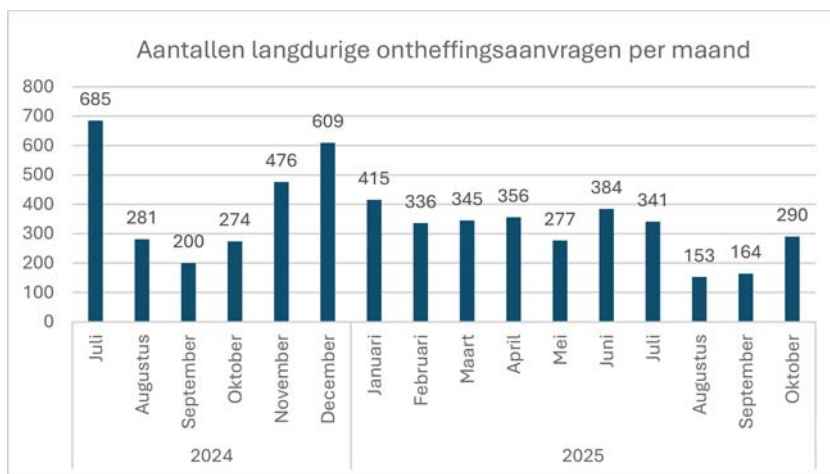
### Cijfers Centraal Loket

De gemeenten hebben samen met de RDW een Centraal Loket ingericht waar ondernemers op één plek een ontheffingsaanvraag kunnen indienen. Vanuit dit loket worden de aanvragen namens de gemeenten op een centrale en geharmoniseerde manier beoordeeld en afgehandeld. Langdurige ontheffingen krijgen in de meeste gevallen een landelijke geldigheid en zijn daarmee van kracht in alle gemeenten waar een ZE-zone van toepassing is.

#### *Langdurige ontheffingen*

Sinds het Centraal Loket op 1 juli 2024 is geopend, zijn er 5.586 aanvragen voor langdurige ontheffingen binnengekomen.

**Figuur 1. Totaal aantal aangevraagde langdurende ontheffingen bij het Centraal Loket, uitgesplitst per maand sinds de opening op 1 juli 2024.**



Hieronder is te zien hoe deze aanvragen zijn verdeeld over de verschillende typen ontheffingen. Hiervan zijn 914 een lokale ontheffing.

**Tabel 1. Verdeling van aantallen landelijke ontheffingen sinds de opening op 1 juli 2024.**

Type ontheffing	Aantal	%
Particulier gebruik bedrijfs- en vrachtauto	2.810	50%
Een bedrijfs- en vrachtauto's dat vanwege een handicap is aangepast	476	9%
Bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud	330	6%
Voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn	745	13%
In verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig	310	6%
In verband met bedrijfseconomische omstandigheden (gemeentelijke ontheffing)	480	9%
In verband met de afwijkingsbevoegdheid – Hardheidsclausule (gemeentelijke ontheffing)	434	8%

Van de afgehandelde aanvragen (1 juli 2024 tot en met 31 oktober 2025) voor een landelijke ontheffing is 89% toegekend. Daarnaast is 7% van de aanvragen buiten behandeling geplaatst en is 2% afgewezen. De overige 2% van de aanvragen is nog in behandeling. Bij veruit de meeste aanvragen voor ontheffing wordt deze toegekend.

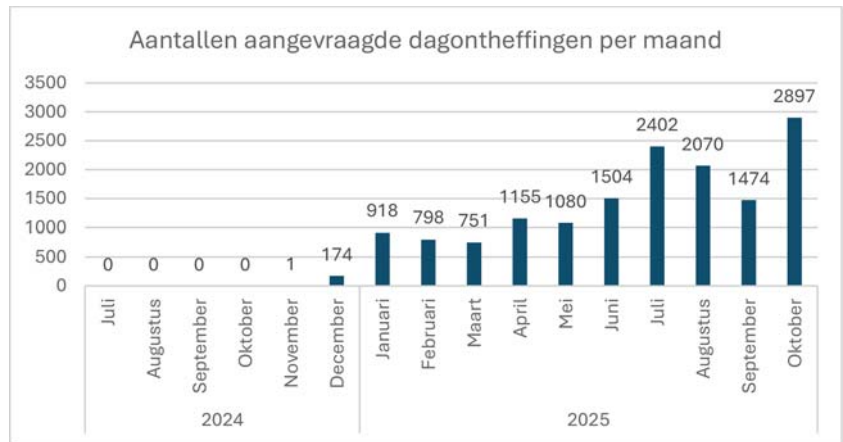
Ontheffingsaanvragen vallen «buiten behandeling» wanneer deze door de indiener worden ingetrokken, wanneer de aanvraag ondanks verzoek niet wordt aangevuld tot een compleet dossier, wanneer de aanvraag wordt omgezet naar een andere, beter passende ontheffing, of wanneer de indiener foutieve gegevens heeft ingevoerd.

Wanneer een aanvraag niet voldoet aan de voorwaarden van de ontheffing, valt deze in de categorie «afgewezen». Dit kan het geval zijn wanneer een aanvraag wordt ingediend voor «niet-emissieloos verkrijgbaar», terwijl het voertuig volgens de geldende drempelwaarden wél emissieloos beschikbaar is. Ook kan een aanvraag worden afgewezen wanneer de indiener verklaart dat het voertuig uitsluitend voor particuliere doeleinden wordt gebruikt, terwijl uit de ingediende documentatie blijkt dat dit niet het geval is.

#### *Dagontheffingen*

Dagontheffingen worden per gemeente uitgegeven en zijn sinds de invoering van de ZE-zones in aantal toegenomen. Na het aflopen van de eerste waarschuwingsperiodes op 1 juli 2025 is het aantal dagontheffingen verder gestegen.

**Figuur 2. totaal aantal aangevraagde dagontheffingen bij het Centraal Loket, uitgesplitst per maand sinds de opening op 1 juli 2024.**



### Vragen via redactie opwegnaarZES.nl

De website [www.opwegnaarZES.nl](http://www.opwegnaarZES.nl) is de algemene informatiewebsite van de Rijksoverheid over ZE-zones.

Een overzicht van het aantal bezoekers van de website en het aantal vragen dat binnengekomen is per maand staat in de onderstaande tabel weergegeven. Hierin is te zien dat over tijd de behoefte om informatie in te winnen afneemt.

Onderdeel van Opwegnaar-ZES.nl	Dec ('24)	Jan	Feb	Maa	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt
Websitebezoek actieve gebruikers (x1.000)	39	33	19	29	33	20	27	38	15	28	21
Totaal aantal paginabezoeken van actieve gebruikers (x1.000)	236	232	139	211	228	134	170	194	102	143	127
Gesprekken AI Chatbot (x1.000)	16,5	16,5	10,8	16,2	13,2	7,7	4,6	4,2	3,3	4,8	2,6
Vragen aan redactie per email	308	487	281	336	283	172	208	246	87	102	76

### Motie Heutink

De motie Heutink verzoekt de regering om, zolang het systeem niet functioneert en er nog steeds duizenden waarschuwingen worden uitgedeeld, geen nieuwe ZE-zones in Nederland toe te staan. Ik onderschrijf de oproep van lid Heutink dat het systeem van de ZE-zones goed moet functioneren. Zoals uit deze brief blijkt verloopt de invoering van de ZE-zones rustig. Het systeem werkt. Daarnaast heeft de rijksoverheid ook niet de bevoegdheid om nieuwe ZE-zones op lokale wegen te verbieden. Het is aan de gemeenten om te beslissen om een ZE-zone in te stellen, uit te stellen of af te schaffen. Ik beschouw de motie daarmee afgedaan en blijf samen met de gemeenten en branchepartijen werken aan een functionerend systeem via de eerder genoemde UAZ.

### Update beleid per 1 januari 2026

Begin dit jaar hebben gemeenten, brancheorganisaties, belangenverenigingen en het Ministerie van IenW afspraken gemaakt over het beleid rond ZE-zones. Deze afspraken zijn op 14 maart 2025 met de Tweede

Kamer gedeeld<sup>3</sup>. Per 1 januari 2026 treden een aantal van de gemaakte afspraken in werking. Vanaf die datum krijgen de ontheffingen voor netcongestie en voor bedrijfseconomische omstandigheden een landelijke werking.

### **Nieuw verkeersbord**

Op 4 oktober heeft de ministerraad ingestemd<sup>4</sup> met het besluit tot wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones. Dit besluit is gepubliceerd op 10 oktober 2025 in het Staatsblad<sup>5</sup> en gemeenten kunnen het bord gaan gebruiken vanaf 1 januari 2026. Het invoeren van het nieuwe verkeersbord en bijbehorende onderborden voorkomt onduidelijkheid voor de weggebruiker. Het ministerie ondersteunt de gemeenten bij het goed doorvoeren van de nieuwe bebording en het kenbaar maken van de bebording aan de gebruiker. Eind december 2025 volgt een publiekscampagne vanuit het ministerie met als doel om de bekendheid van het nieuwe verkeersbord te vergroten. Vervolgens hebben gemeenten zes maanden de tijd om de borden daadwerkelijk te vervangen.

### **Tijdelijk probleem met handhavingssoftware bij bepaalde gemeenten**

Door een storing bij een externe leverancier van handhavingssystemen zijn afgelopen periode voor korte tijd in enkele gemeenten ten onrechte een aantal boetes uitgedeeld aan voertuigen met een geldige ontheffing of vrijstelling. De betreffende gemeenten hebben maatregelen genomen, het softwareprobleem is verholpen en deze onterechte boetes zijn geseponeerd.

### **Conclusie en vervolgstappen voor de volgende analyse**

Gemeenten en brancheorganisaties geven wederom aan dat de invoering van de ZE-zones rustig verloopt. Gemeenten hebben het aantal verstuurde waarschuwingsbrieven en boetes gedeeld, aangevuld met informatie over de lokale context. Gemeenten constateren via de ANPR-data een positieve trend waarbij een steeds groter aandeel van de bestel- en vrachtauto's die de ZE-zone binnenrijden, voldoet aan de daarvoor geldende toegangseisen. Met de gemeenten en branches blijf ik de ZE-zones goed monitoren om in te kunnen spelen op eventuele nieuwe ontwikkelingen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.A. Aartsen

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/03/14/tweemaandelijke-rapportage-zero-emissiezones-en-de-gevolgen-voor-ondernemers>

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/vergaderstukken/2024/10/04/besluitenlijst-ministerraad-4-oktober-2024>

<sup>5</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2025-265.pdf>