

30 175 Luchtkwaliteit
31 305 Mobiliteitsbeleid
Nr. 483 Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur
en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2026

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. Deze zevende monitoringsbrief heeft betrekking op de data van de maanden januari en februari 2026.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de invoering van hun ZE-zone en voor de monitoringsdata. In bijlage 1 vindt u een overzicht van de verzonden waarschuwingsbrieven en boetes per gemeente, binnen hun specifieke context.

Samen met de ondertekenaars van de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones (UAZ)² zijn er afspraken gemaakt over het eerste deel van de beleidsregels vanaf 2030. In deze brief ga ik op hoofdlijnen in op deze afspraken. Het tweede deel volgt later dit jaar.

Tot slot heeft mijn voorganger in het commissiedebat van 14 januari 2026 toegezegd dat in deze brief ook wordt ingegaan op de gesprekken met verschillende koepelorganisaties.

Data voor monitoring

Gemeenten constateren in hun ZE-zone ook de eerste twee maanden van 2026, net als in 2025, een hoge nalevingsgraad. Uit ANPR-cameradata blijkt dat ondernemers steeds minder gebruikmaken van de meest vervuilende voertuigen. Voor alle gemeenten geldt dat minimaal 99,50% van de bestel- en

¹ Kamerstuk 36 600-XII, nr. 82,
<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2024Z21081&did=2024D49647>.

² Kamerstuk 2025D19627

vrachtautopassages in de ZE-zones voldoet aan de gestelde eisen. Dit percentage is inclusief eventueel afgegeven ontheffingen. Ondernemers die nog niet aan de gestelde eisen voldoen, worden ondersteund door gemeentelijke adviseurs (logistiek makelaars). Daarnaast kunnen zij ontheffingen aanvragen, zoals de landelijke ontheffing voor situaties waarin nog geen geschikt elektrisch alternatief beschikbaar is. Bij bestelauto's (voertuigcategorie N1) zet de afname van voertuigen met emissieklasse 4 of lager verder door. Tegelijkertijd groeit het aandeel emissieloze voertuigen.

Aangeleverde gegevens door gemeenten

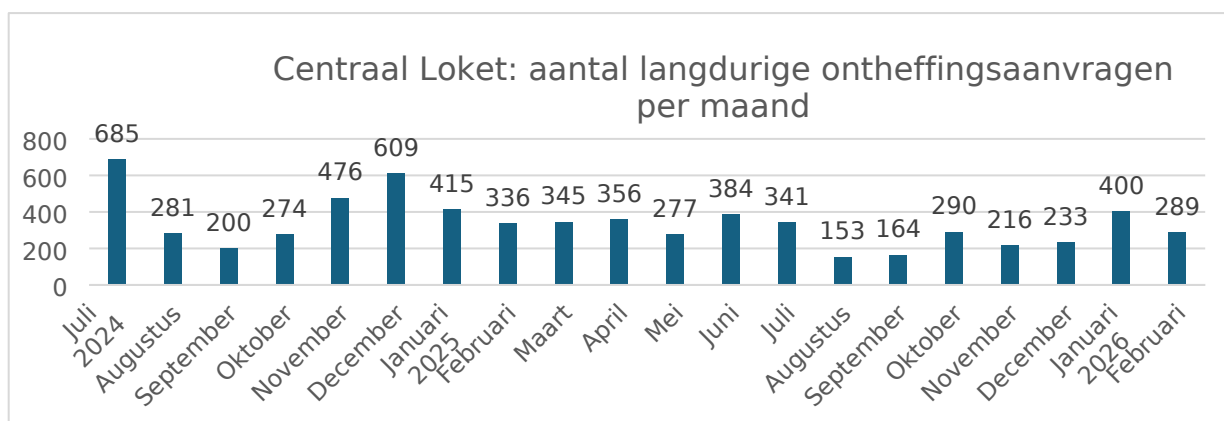
Bij de meeste gemeenten is de waarschuwingsperiode inmiddels afgerond en worden sinds juli 2025 overtredingen beboet. Vanwege de specifieke lokale context zijn de aantallen, zoals opgenomen in bijlage 1, niet eenvoudig onderling te vergelijken. Factoren zoals de plaatsing van het nieuwe verkeersbord, de omvang van een zone en de duur van de periode tussen het versturen van waarschuwingsbrieven en het daadwerkelijk opleggen van boetes spelen een rol.

Cijfers Centraal Loket

Gemeenten hebben samen met de RDW een Centraal Loket ingericht, waar ondernemers op één centrale plek een ontheffingsaanvraag kunnen indienen. Vanuit dit loket worden aanvragen namens de gemeenten op een uniforme en geharmoniseerde wijze 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 6.724 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. Bij 1109 ontheffingen ging het om een lokale ontheffing.

Type ontheffing	Aantal	Percentage
Particulier gebruik bedrijfs- en vrachtauto	3029	45%
Een bedrijfs- en vrachtauto's dat vanwege een handicap is aangepast	518	8%
Bijzondere voertuigen met een DET tot 13 jaar oud	386	6%
Voertuigen die emissieloos niet verkrijgbaar zijn	1247	19%
In verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig	352	5%
In verband met bedrijfseconomische omstandigheden (gemeentelijke ontheffing)	612	9%
In verband met de afwijkingsbevoegdheid - Hardheidsclausule (gemeentelijke ontheffing)	484	7%
In verband met netcongestie	47	1%
Overige categorie (verlengingen en dierenambulances)	49	1%

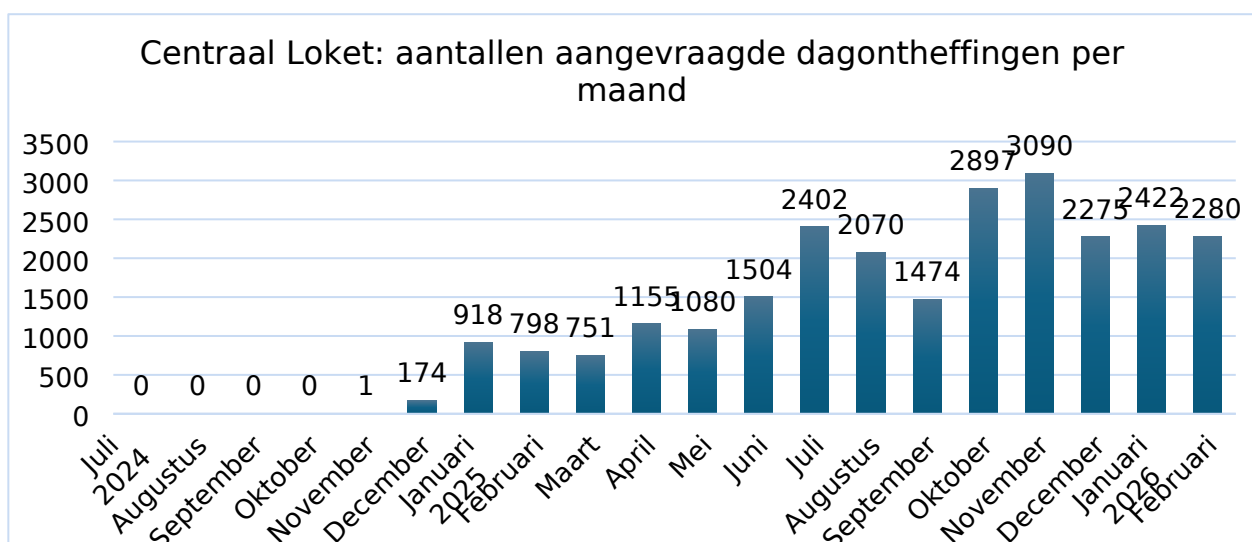
Tabel 1. Verdeling van aantallen landelijke ontheffingen sinds de opening op 1 juli 2024.

Van de afgehandelde aanvragen (1 juli 2024 tot en met 28 februari 2026) voor een landelijke ontheffing is 88% toegekend. Van de aanvragen is 8% buiten behandeling gesteld, bijvoorbeeld omdat de aanvraag is ingetrokken of omdat ondanks een verzoek geen

aanvullende informatie is aangeleverd. Daarnaast is 3% afgewezen. Dit kan het geval zijn wanneer een aanvraag wordt ingediend onder de categorie 'niet-emissieloos verkrijgbaar', terwijl het voertuig volgens de geldende criteria 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. De overige 1% van de aanvragen is nog in behandeling.

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. In de periode december t/m februari is het aantal dagontheffingen stabiel gebleven.



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 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. In januari en februari is er een afname van het aantal websitebezoek en informatieverzoeken te zien.

Onderdeel van opwegnaarZES.nl	Jan	Feb	Ma	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sept	Ok	Nov	Dec	Jan '26	Feb '26
Websitebezoek actieve gebruikers (x1000)	33	19	29	33	20	27	38	15	28	21	23	26	16	13
Aantal paginabezoeken (x1000)	23	13	21	22	13	17	19	10	14	12	12	14	11	92
Gesprekken AI Chatbot (x1000)	16,5	10,8	16,2	13,2	7,7	4,6	4,1	3,3	4,8	2,6	1,8	1,4	1,2	1,0
Vragen aan redactie per email	48	28	33	28	17	20	24	87	10	76	88	79	80	81

Afspraken over beleid vanaf 2030

De toegangsregels en vangnetten van de ZE-zones borgen stap voor stap de overgang naar emissieloos vervoer binnen deze zones. Zonder nieuw beleid zouden alle bestelauto's en vrachtauto's vanaf 2030 emissieloos moeten zijn om de ZE-zone in te mogen. We weten dat dat niet voor alle ondernemers en voertuigen een realistisch scenario is. Er blijft een vangnet nodig voor ondernemers die wel willen verduurzamen, maar niet kunnen vanwege omstandigheden. Bijvoorbeeld vanwege netcongestie, bedrijfseconomische omstandigheden of omdat het voertuig nog niet emissieloos verkrijgbaar is.

Daarom hebben gemeenten, brancheorganisaties, belangenorganisaties en het ministerie via de governance van de Uitvoeringsagenda Zero-Emissiezones (UAZ)³ een set aan afspraken over de toegangsregels vanaf 2030 uitgewerkt. Het uitgangspunt van dit pakket: behoud de prikkel voor ondernemers om waar mogelijk de overstap naar emissieloos te maken, maar houd ondernemers niet aan het onmogelijke. Daarnaast voorziet het in de behoefte aan duidelijkheid over de toegangsregels vanaf 2030, omdat ondernemers daar nu al rekening mee moeten houden in hun investeringsbeslissingen. Met alle UAZ-partners is inmiddels akkoord bereikt over het eerste deel van het pakket. Het tweede deel volgt later dit jaar.

De huidige ontheffing voor particulier gebruik, zoals kampeerbussen, die liep tot 1 januari 2028 wordt verlengd tot 1 januari 2030. Daarnaast komt er een overgangsregeling voor voertuigen die nu onder een vrijstelling vallen en vóór 2030 zijn aangeschaft. Hiermee wordt voor deze voertuigen een realistische afschrijvingstermijn gehanteerd. Voor vrachtwagens is dit ten hoogste 13 jaar. De generieke ontheffing voor verhuishagens vervalt per 1 januari 2030, maar bij knelpunten kunnen zij gebruikmaken van het vangnet, net als alle andere ondernemers. Vrachtauto's met een zware laadkraan en exceptioneel transport blijven minimaal twee jaar toegang behouden. Ook blijven lange levertijden, voertuigen die zijn aangepast voor een handicap (boven €500) en de hardheidsclausule een ontheffingsgrond. Voor brandweerwagens (carrosseriecode 31) en gepantserde voertuigen (carrosseriecode SB) wordt de huidige vrijstelling voor onbepaalde tijd gecontinueerd.

De afspraken worden de komende periode verder uitgewerkt en verankerd in het gemeentelijke ontheffingenbeleid of in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Ondernemers worden actief op de hoogte gebracht via communicatiekanalen van alle ondertekenaars van de UAZ.

Inbreng koepelorganisaties ONL en MKB-Nederland

Zoals door mijn voorganger toegezegd in het commissiedebat Duurzaam Vervoer van 14 januari 2026, blijf ik de koepelorganisaties betrekken bij de monitoring. Het ministerie voert al langere tijd constructieve gesprekken met deze organisaties en neemt de signalen die het ontvangt serieus.

Uit een gesprek met VNO-NCW komt naar voren dat er op dit moment weinig signalen zijn dat randvoorwaarden onvoldoende op orde zijn. Dit is voor de toekomst wel een zorg, zeker wanneer de euro6 bestelbusjes emissieloos moeten zijn op 1/1/29. Met name de mogelijk langere laadtijden, evenals de dekkinggraad en bezettingsgraad van laadpalen in omliggende gemeenten rond ZE-zones, vormen aandachtspunten. Dit heeft de aandacht van de ondertekenaars van de UAZ en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Met Ondernemend Nederland (ONL) heeft een gesprek plaatsgevonden over de stand van zaken rond ZE-zones. Er is onder andere gevraagd om meer inzicht te krijgen in de mate waarin ondernemers de ZE-zones mijden en, indien dat het geval is, om hoeveel ondernemers het gaat. Ook zijn de zorgen rondom netcongestie en laadinfrastructuur besproken. Vanuit het ministerie is aangegeven dat het inzetten van gratis logistiek makelaars een effectief middel kan zijn om ondernemers te helpen in het verkrijgen van handelingsperspectief ten aanzien van de ZE-zones. De uitdagingen die er zijn rond netcongestie in relatie tot voldoende laadinfrastructuur heeft onze doorlopende aandacht.

Conclusie zevende monitoring

De eerste twee maanden van dit jaar zijn rustig verlopen. Signalen van ondernemers, branche- en netwerkpartijen worden binnen de afgesproken kaders opgepakt. We blijven streven naar een balans tussen haalbaarheid voor ondernemers en een prikkel voor emissieloze logistiek. Er is een uitgebreid vangnet, dat goed gevonden wordt door ondernemers. We blijven ook in dit jaar met alle relevante partijen in gesprek om de kansen en uitdagingen rondom de ZE-zones in het zicht te houden.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram