

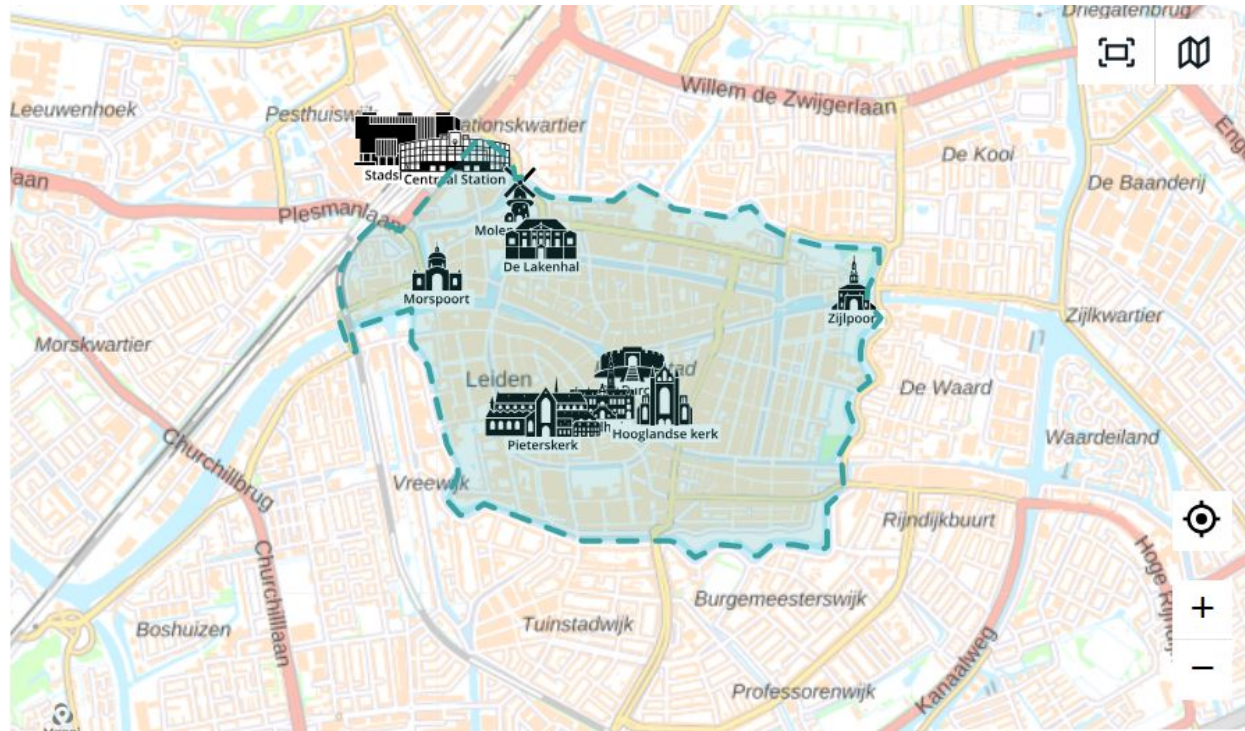
Zero Emissie Zone Stadsdistributie Gemeente Leiden

Eric Jellema
Opgavemanager duurzame mobiliteit
e.jellema@leiden.nl



Per 1 januari 2025 een ZE zone stadsdistributie

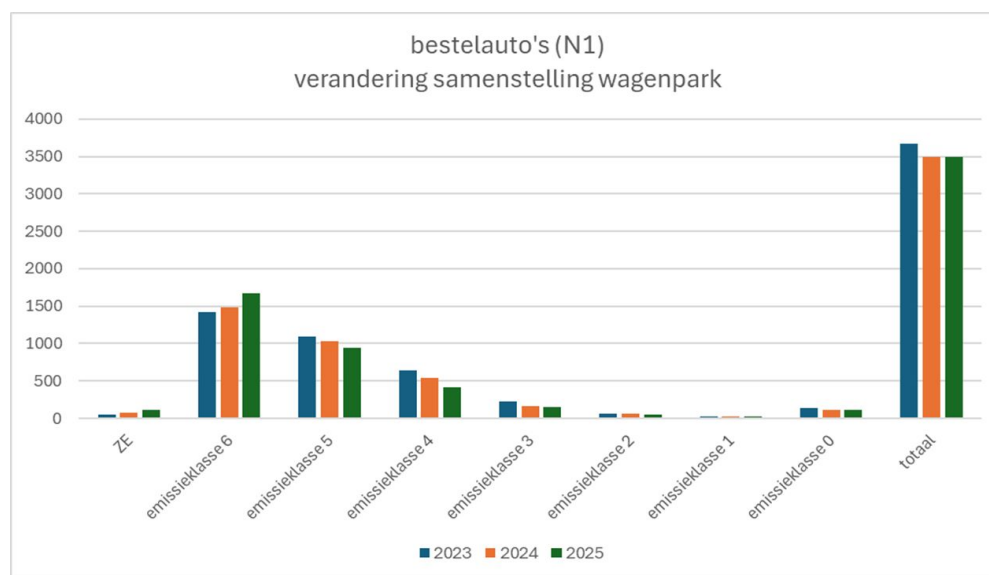
96% van al het zakelijk gebruikte bestel- en vrachtverkeer heeft toegang; merendeel geen ontheffing nodig; nu minder dan 4 boetes per dag en dalende (sinds half augustus); dit is niet uniek in Nederland (18 gemeenten)





Fikse transitie plaatsgevonden

We vragen veel van de ondernemers maar zien ook dat transitie plaats vindt (RDW gegevens):



- 22% van het totaal aantal geregistreerde bestelauto's heeft per 1/1/2025 geen toegang meer tot de ZE-zone (op basis van emissieklasse), ongeveer 13% (ca 100 voertuigen) van deze voertuigen zijn kampeerauto's en vallen buiten regeling ZE-zone.
- 54% ging naar Emissieklasse 6 en 15% naar ZE (bestel) en vracht is al voornamelijk E6 (nog klein deel elektrisch)
- Restcategorie vaak gedekt met dagontheffingen, hardheidsclausule en/of ontheffing economische omstandigheden



Zero-emissie betreft niet alle voertuigen

Veel vrijstellingen en overgangsregelingen



Ook nog overgangsregelingen

En overgangsregelingen

Toegang tot zero-emissiezones					
2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfsauto's en vrachtauto's die vanaf 1-1-2025 op kenteken worden gezet (Datum Eerste Toelating vanaf 1-1-2025) moeten een zero-emissie aandrijving hebben.*					
Bedrijfswagens (N1 en N2 voertuigen met een toegestane max. massa 3500 kg) emissieklasse 5 hebben tot 1-1-2027 toegang tot de ZE-zones.					
Bedrijfswagens (N1 en N2 voertuigen met een toegestane max. Massa 3500 kg) emissieklasse 6 en een Datum Eerste Toelating tot 1-1-2025, hebben tot 1-1-2029 toegang tot de ZE-zones.**					
Euro 6 bakwagens (N2 en N3 voertuigen met een toegestane max. massa >3500 kg) Datum Eerste Toelating (DET) van 1-1-2017 t/m 31-12-2019 hebben tot 1-1-2028 toegang tot de ZE-zones.					
Euro 6 bakwagens (N2 en N3 voertuigen met een toegestane max. massa >3500 kg) Datum Eerste Toelating (DET) van 1-1-2020 t/m 31-12-2024 hebben tot 1-1-2030 toegang tot de ZE-zones.					
Euro 6 opleggertrekkers (N2 en N3 voertuigen met een toegestane max. massa >3500 kg) Datum Eerste Toelating (DET) van 1-1-2017 t/m 31-12-2024 hebben tot 1-1-2030 toegang tot de ZE-zones.					
*Dit geldt niet voor vrijgestelde voertuigen en voertuigen die voor € 500,- of meer zijn aangepast vanwege een handicap. Deze regeling is geldig tot 1-1-2030.					
**Voorbehoud: bedrijfswagens met emissieklasse 6 hebben tot 1-1-2028 toegang tot de zero-emissiezones. Het kabinet is voornemens deze overgangsregeling te verlengen tot 1-1-2029.					

En ontheffingsmogelijkheden

Centraal Loket, landelijke geldig maar lokaal maatwerk blijft mogelijk! Ook: netcongestie ontheffing.

i Voor een voertuig met buitenlands kenteken kunt u ook een ontheffing aanvragen. Een [ontheffing voor 1 dag vraagt u online aan](#). Ontheffing voor langere tijd nodig? Mail naar zero-emissie@rdw.nl.

Voor particulier →	Voor 1 dag →	Voor aangepast voertuig door handicap →
Lange levertijd vervangend voertuig →	Verlengen ontheffing lange levertijd vervangend voertuig →	Voor bijzondere vrachtwagen →
Voor plug-in hybride vrachtwagen →	Voor bestelauto of vrachtwagen die niet uitstootvrij te krijgen is →	Bedrijfseconomische omstandigheden →
Hardheidsclausule/afwijkingsbevoegdheid →	Deelnemende gemeenten →	

Wat vonden bedrijven? (221 bedrijven)



Het merendeel van de ondernemers is positief en gemotiveerd om zo duurzaam mogelijk te zijn en beginnen het ook te zien als een concurrentievoordeel.---□ nagenoeg iedere ondernemer heeft van zero-emissie gehoord



Nog steeds bleek begin 2025 dat 38% van de respondenten niet exact wisten wat de ZES invoering betekent voor hun bedrijfsvoering. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de kleinere retail en de oudere ondernemers, die minder op de hoogte zijn van alle ontwikkelingen en zich er ook minder in verdiepen omdat ze het “toch niet snappen”. Of wanneer en op welke wijze te moeten overstappen. Dit heeft enerzijds te maken met het niet eens zijn met de redenen achter ZES en te laat starten met zichzelf te informeren.

38%

De gemeentelijke website scoort erg laag in termen van effectiviteit. Het traditioneel zenden van boodschappen werkt niet.

De hoogste communicatie score verliep via ondernemersverenigingen.

Er moet bewust gekeken worden hoe welke informatie via welke kanalen te verspreiden (actieve, social campagnes, via ondernemersverenigingen en **de logistiek makelaar**)



Ondernemers die laat zijn begonnen met oriënteren worden overvallen door de verandering. Een van de aanleidingen hiertoe was het niet consistente beleid, dan wel communicatie van de landelijke overheid en het wel/niet invoeren van de ZES.



Betaalbaarheid



Financiële oplossingen zijn niet altijd eenvoudig.



Banken willen niet altijd lenen



Subsidies zijn niet goed te vinden en/of bieden niet altijd voldoende (duurzame) middelen om ondernemers te faciliteren in het overstappen naar zero emissie vrije(re) voertuigen.

Maar steeds meer betaalbare beschikbare voertuigen (ook tweedehands!)



Kosten voor de aanschaf van elektrisch vervoer kan niet altijd worden doorberekend.



Tevens wordt deze investering gezien als verplichte kosten die ervoor zorgen dat er minder in andere aspecten van het bedrijf geïnvesteerd kan worden.



Conclusies - Transitie



Veel ondernemers zijn toch creatief en proactief, maar hebben heldere communicatie en ondersteuning vanuit de gemeente (breed!); persoonlijk contact van belang en de nodige coulance toepassen--□

- Leergroep bedrijven
- Persoonlijke benadering van markt



Tevens neigen ondernemers ernaar te lang zelf iets te proberen en zoeken te weinig naar expert advies.

Logistiek makelaar/laadconsulent essentieel



Communiceer duidelijker over de winst die gemaakt wordt met de transitie naar uitstootvrije binnensteden.

Niet alleen de winst gezien vanuit beleid maar over de collectieve winst(en) en bezie ook verblijfsklimaat, laden, lossen e.d.

Bewijs dat het zinvol is en communiceer erover



Grosso; Faciliteer dat publieke en private stakeholders vanaf het begin samenwerken aan realistisch beleid.

Wees flexibel en stel je open als gemeente; heb oog voor ondernemers die transitie niet kunnen betalen

Vaak is meer mogelijk dan gedacht wordt mede door ontheffingen/maatwerk. Maar uitzonderingen moeten uitlegbaar zijn!



Bestelauto (N1), landelijk gezien ook goedkoper. Restwaarde niet meegenomen! Ook niet: tweedehands!

Aanschaf					
		elektrisch	elektrisch	diesel	diesel
Investering Voertuig - chassis					
Zonder en met subsidie & fiscale maatregelen. aankoop					
	Nieuwprijs	€ 36.550	€ 36.550	€ 30.815	€ 30.815
	BPM	€ -	€ -	€ 13.915	€ 13.915
	KIA		€ 5.343		€ 4.271
	subsidie / fiscale korting	€ -	€ 5.343	€ -	€ 4.271
Investering voertuig (opties)		€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000
AANSCHAF		€ 38.550	€ 33.207	€ 46.730	€ 42.459

Vaste kosten (per jaar)	€ 6.237		€ 8.645	
-------------------------	---------	--	---------	--

Variabele kosten (per jaar)	€ 4.120		€ 3.451	
-----------------------------	---------	--	---------	--

Totale jaarlijkse exploitatiekosten (voertuig)	€ 10.357		€ 12.096	
--	----------	--	----------	--

