

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN NUMMER 87

Datum	18 juni 2026
Van	College B&W
Behandeld door	Sander van der Pot, Frank Manders, Erik Remkes, Eddie van der Waard
E-mailadres	sander.van.der.pot@utrecht.nl
Kenmerk	34177130
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2026, nummer 87, van David Bosch (UtrechtNu!), Richard Nijhoff (VVD), Robert Biever (Stadsbelang Utrecht), Job van den Broek (CDA), Mika Raterman (JA21) en Richard Nijhoff (VVD) van 13 mei 2026 over 'Zero-emissiezone, stekker eruit?' De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Hoe kan het college enerzijds doorgaan met uitbreiding (er is immers maar een tijdelijk uitstel afgekondigd) van zero-emissiebeleid voor ondernemers, terwijl anderzijds wordt erkend dat het stroomnet onvoldoende capaciteit heeft voor de noodzakelijke laadinfrastructuur, zelfs voor gemeentelijke voertuigen?

Antwoord 1

Het aangescherpte toegangsbeleid in de binnenstad (gewichtsbeperingen in het wervengebied) is tijdelijk uitgesteld.

Het zero-emissiebeleid, dat onderdeel is van het door uw raad vastgestelde luchtkwaliteitsbeleid, is **niet** uitgesteld.

Wij erkennen de spanning tussen het zero-emissiebeleid en de huidige netcongestie. We plaatsen daarbij wel de kanttekening dat de nul-emissiezone (zero-emissiezone, ZE-zone) uitsluitend van toepassing is op zakelijk gereden bedrijfs- (bestel-) en vrachtvoertuigen. Deze voertuigen laden grotendeels op eigen terrein, onderweg of aan een openbare laadpaal. Hiervoor bestaan vooralsnog voldoende mogelijkheden.

Met name voor vrachtwagens en voor grotere wagenparken met bestelauto's zal vaker een verzwaring van de aansluiting nodig zijn bij de ondernemer. Dat is vanwege de aansluitstop voor grootverbruik (al sinds 2022) en de tijdelijke aansluitstop voor kleinverbruik in Utrecht (vanaf 1 juli dit jaar) nu niet mogelijk.

De grootste extra vraag naar laadinfrastructuur verwachten we pas op een later moment. Dit gaat met name om de elektrificatie van vrachtvoertuigen, waarbij het - in tegenstelling tot bij bestelvoertuigen - gaat om grotere vermogens en opslagcapaciteit. Op dit moment zijn voertuigen met emissieklasse 5 (bestel) en 6 (bestel en vracht) en nog toegestaan en bovendien valt het grootste deel van de logistieke bewegingen in de stad valt nog niet onder de nul-emissie verplichting.

Voor situaties waarin ondernemers móeten elektrificeren vanwege de nul-emissiezone en dat aantoonbaar niet lukt vanwege netcongestie is in het landelijke ontheffingenstelsel een specifieke ontheffing beschikbaar. In dat geval wordt langer doorgereden met een brandstofvoertuig. Per aanvraag wordt beoordeeld of laden daadwerkelijk niet mogelijk is. In veel gevallen kan slim laden binnen de bestaande aansluiting of elders overigens wél, en dan is een ontheffing niet nodig.

Bij de uitbreiding van de zone verandert dit beeld: een groter gebied betekent dat een groter deel van het wagenpark uitstootvrij moet zijn om toegang te hebben tot de zone. Voor uitbreiding geldt dat mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn of fasering nodig is. In aansluiting op de recente ['Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie'](#) doen wij daarom aanvullend onderzoek naar de impact van netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als op de uitbreiding daarvan, als ook de impact van de nul-emissie zone op elektrificering en daarmee invloed op netcongestie. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen aanleiding geven tot (bijvoorbeeld) aanvullende maatregelen en/of bijstelling of een andere fasering van de invoering van de uitbreiding. Wij streven ernaar de resultaten eind 2026 met uw raad te delen.

Op Rijksniveau wordt daarnaast, samen met netbeheerders, gewerkt aan handelingsperspectieven om ook in tijden van netcongestie in de (toekomstige) laadbehoefte te kunnen voorzien. Daarbij worden onder meer maatwerkcontracten, netbewust laden en slimme laadstrategieën buiten piekuren uitgewerkt. Deze aanpak geldt zowel voor laden op eigen terrein als voor de openbare laadinfrastructuur.

Vraag 2

Welke concrete laad- en netcapaciteit is momenteel daadwerkelijk beschikbaar voor vrachtwagens, bestelbusjes en logistieke voertuigen van ondernemers die door gemeentelijk beleid moeten verduurzamen?

Antwoord 2

Hoeveel laadcapaciteit al beschikbaar is, is onbekend omdat deze zich vooral op privaat terrein, en bij private aansluitingen bevindt. Binnen die private aansluiting kan wel vaak meer worden geladen, zeker in de nacht als er geen of minder andere bedrijvigheid is, vooral voor bestelvoertuigen. En omdat circa negentig procent van de ondernemers maximaal twee voertuigen heeft die vaak wel binnen de bestaande aansluiting kunnen worden geladen. Op welk moment de aansluiting verzwaard moet worden om eventueel resterende voertuigen te laden, weten wij niet. Wij hebben geen inzicht in het contractvermogen en waarvoor dat gebruikt wordt (o.a. vanwege privacy). Daarnaast is het ons niet bekend waar en in welke mate voertuigen laden, bijvoorbeeld op eigen terrein, logistieke hubs of buiten de gemeente (op depot, onderweg, of op bestemming).

Vraag 3

Hoeveel extra laadpunten voor zwaar logistiek vervoer zijn volgens het college nodig om het huidige beleid realistisch uitvoerbaar te maken, hoeveel daarvan zijn daadwerkelijk gepland en binnen welke termijn verwacht het college dat deze operationeel zijn?

Antwoord 3

We kunnen niet aangeven hoeveel extra laadpunten er op enig moment (extra nodig) zijn ten opzichte van het al geïnstalleerde aantal. Dat komt omdat het merendeel van de laadinfrastructuur voor zware logistiek (vracht 90%, bestel 50%) zich op private depots bevindt, waar wij geen inzicht in hebben (zie antwoord 2).

Vraag 4

Kan het college inzichtelijk maken hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarbij worden belemmerd door netcongestie, ontbrekende laadvoorzieningen of wachttijden bij netbeheerders?

Antwoord 4

Er is geen volledig en eenduidig inzicht in hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarin worden belemmerd door netcongestie: zij melden zich niet allemaal bij de gemeente. Wel weten we dat er aanvragen voor verzwarende of nieuwe grootverbruikaansluitingen op de wachtlijst van de netbeheerder staan, maar de aanleiding daarvoor weten we niet. Zo'n aanvraag kan ook gedaan worden met het oog op uitbreiding van bedrijfsactiviteiten, nieuwe machines of iets dergelijks.

De ontheffingsaanvragen voor de nul-emissiezone worden landelijk behandeld en gemonitord. Hieronder vallen ook de ontheffingen voor netcongestie. Deze geven inzicht in situaties waarin ondernemers aantoonbaar worden belemmerd. Tot op heden zijn daarvoor landelijk, voor alle gemeenten met een nul-emissiezone gezamenlijk, 112 aanvragen gedaan.

Vraag 5

Op welke wijze toetst het college of opgelegd beleid praktisch uitvoerbaar is voordat ondernemers worden geconfronteerd met verboden, beperkingen of extra kosten?

Antwoord 5

De uitvoerbaarheid toetsen we continu binnen de landelijke samenwerking van de [Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 2025-2030](#), samen met het Rijk, brancheorganisaties en andere gemeenten. In dat verband worden signalen gedeeld, knelpunten geanalyseerd en waar nodig gezamenlijke maatregelen ontwikkeld.

Aanvullend toetsen we de uitvoerbaarheid van (voorgenomen) beleid op meerdere manieren. Zo wordt de werking van de huidige nul-emissiezone continu gemonitord via ANPR-cameradata, waarmee inzicht wordt verkregen in de samenstelling van de verkeersstromen en het nalevingsniveau van de zone. Dit nalevingspercentage ligt op [circa 99%](#), wat aangeeft dat het beleid voorsnog in de praktijk zeer goed wordt nageleefd. Daarnaast volgen we, via het landelijk geharmoniseerde ontheffingstelsel, waaronder de ontheffing wegens netcongestie, in welke situaties ondernemers belemmerd worden (zie ook antwoord 9 in de Schriftelijke Vragen 2026 nr [86 Rechterlijke uitspraak Jaarbeurs en zero-emissiezone](#)). Ook ondersteunt onze logistiek makelaar ondernemers actief bij het vinden van oplossingen; sinds januari 2024 heeft hij circa 120 bedrijven bezocht, 40 marktondernemers begeleid en ongeveer 200 vragen beantwoord.

Vraag 6

Erkent het college dat er momenteel een fundamentele spanning bestaat tussen de snelheid waarmee zero-emissiebeleid wordt ingevoerd en de daadwerkelijke beschikbaarheid van elektriciteitscapaciteit?

Antwoord 6

We erkennen dat er spanning bestaat tussen het zero-emissiebeleid van uw raad en de huidige beperkingen op het elektriciteitsnet. Zoals aangegeven in antwoord 1 doen we aanvullend onderzoek naar de impact van netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als op de uitbreiding, als ook de impact van de nul-emissie zone op elektrificering en daarmee invloed op netcongestie.

Vraag 7

Waarom wordt uitbreiding van emissiebeleid voorbereid terwijl uit de eigen impactanalyse blijkt dat een aansluitstop grote gevolgen kan hebben voor bedrijven, laadpalen, economische ontwikkeling en bereikbaarheid?

Antwoord 7

In uw vraag wordt gesproken over 'uitbreiding van het emissiebeleid'. Wij gaan er van uit dat u hiermee met name doelt op de door uw raad reeds vastgestelde geografische uitbreiding van de nul-emissiezone.

De Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie is bedoeld om risico's zichtbaar te maken, niet om beleidsontwikkeling en –uitvoering stil te zetten. De analyse laat zien dat netcongestie het transitietempo kan vertragen en voorlopers kan benadelen. Vervolgonderzoek (zie eerdere

antwoorden) is daarom nodig om randvoorwaarden, fasering en mitigerende maatregelen uit te werken.

Vraag 8

Welke scenario's heeft het college uitgewerkt voor het geval netcongestie langer aanhoudt dan nu wordt verwacht?

Antwoord 8

Voor de huidige nul-emissiezone is, landelijk geharmoniseerd, vanwege netcongestie een 'ontheffing vanwege netcongestie' geïntroduceerd. Omdat duidelijk is geworden dat netcongestie langer zal duren dan de transitieperiode van de nul-emissiezones, is de mogelijkheid om deze ontheffing aan te vragen verlengd tot na 2030. We houden er rekening mee dat vaker een beroep zal worden gedaan op deze ontheffing. Binnen de geharmoniseerde landelijke samenwerking van de nul-emissiezones, zoals afgesproken in de Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones 2025-2030, monitoren we samen met het Rijk, gemeenten en brancheverenigingen continu de uitvoerbaarheid en sturen we bij waar nodig. Voor uitbreiding geldt dat mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn of fasering nodig is.

Vraag 9

Welke onderdelen van het huidige zero-emissiebeleid zijn volgens het college afhankelijk van extra netcapaciteit die er op dit moment nog niet is?

Antwoord 9

De grootste afhankelijkheden van extra netcapaciteit doen zich voor bij vervoerders die in de nul-emissiezone moeten zijn met grotere (bestel-)wagenparken en bij zwaar logistiek vervoer (vrachtwagens). Vaak kan een deel van het wagenpark wel worden geladen, maar is voor het resterende deel van het wagenpark een nieuwe of zwaardere aansluitingen nodig mits die voertuigen ook daadwerkelijk in een zone moeten zijn, anders kunnen zij op fossiele brandstof andere delen van Nederland of andere landen bedienen. Door de tijdelijke aansluitstop kunnen verzwarende voorlopig niet worden gerealiseerd.

De afhankelijkheid van extra netcapaciteit geldt nog sterker bij de uitbreiding van de nul-emissiezone. Dit vereist verdere elektrificatie (meer dan de huidige zone) en zorgt daarmee voor een grotere behoefte aan voldoende laadcapaciteit (zowel openbaar als privaat).

Voor ondernemers blijft daarom de landelijke ontheffing wegens netcongestie beschikbaar. Structurele oplossingen voor deze onderdelen van dit beleid zijn afhankelijk van toekomstige uitbreiding van netcapaciteit of maatwerkcontracten die laden buiten piekmomenten mogelijk maken.

Vraag 10

Welke risico's ziet het college voor bevoorrading van winkels, horeca en binnenstedelijke logistiek als ondernemers wel moeten verduurzamen maar onvoldoende toegang hebben tot laadcapaciteit?

Antwoord 10

Zonder bevoorrading (en invalinzameling) kan de binnenstad niet functioneren. Alle ondernemers, maar ook (culturele en maatschappelijke) instellingen hebben bevoorrading nodig. De gemeente heeft daarom alternatieven en maatregelen om de transitie naar schone bevoorrading te ondersteunen, begeleiden en organiseren en zal dit doorlopend monitoren.

Zoals in antwoord 1 is gemeld is voor het grootste deel van deze ondernemers voorlopig voldoende laadcapaciteit beschikbaar binnen bestaande aansluitingen. We verwachten dat de meeste ondernemers hiermee hun bedrijfsvoering kunnen blijven voortzetten.

Vraag 11

Hoe beoordeelt het college het feit dat vervoerders en logistieke partijen aangeven dat zij ondanks ontheffingen nog steeds niet weten hoe zij de bevoorrading praktisch moeten organiseren?

Antwoord 11

In het kader van het toegangsbeleid (wegens gewichtsbependingen) in de binnenstad zijn we in gesprek met brancheorganisaties en individuele vervoerders die zoeken naar de beste manier om de binnenstad te bevoorraden met het oog op de nieuwe toegangsregels per 1 januari 2027. Tot nu toe vinden onze logistieke makelaars met vrijwel alle partijen oplossingen, middels ontheffingen of alternatieven zoals kleinere voertuigen of bevoorrading per schip.

Voor de nul-emissiezone herkennen wij dit signaal niet. Uit de monitoring van daarvan blijkt dat het nalevingspercentage momenteel circa 99% bedraagt. Dit geeft aan dat ondernemers de toegangsregels van de nul-emissiezone goed kunnen naleven en in de praktijk weten hoe zij hun bevoorrading moeten organiseren. Daarnaast zien wij dat ondernemers die nog niet kunnen voldoen aan de toegangsregels van de nul-emissiezone goed gebruik maken van het landelijk geharmoniseerde ontheffingstelsel. Evenmin zien we dat ondernemers de zone ontwijken. Het volume vervoersbewegingen in de zone is – vergeleken met vóór invoering van de nul-emissiezone – nagenoeg gelijk.

Vraag 12

Hoe voorkomt het college dat ondernemers klem komen te zitten tussen strengere milieuregels enerzijds en een gebrek aan stroomcapaciteit en laadmogelijkheden anderzijds?

Antwoord 12

We erkennen dat de huidige netcongestie en de tijdelijke aansluitstop gevolgen kunnen hebben voor ondernemers die willen overstappen op elektrisch vervoer. Zoals toegelicht in antwoorden 1 en 4 verwachten wij dat het grootste deel van de ondernemers voorlopig binnen de bestaande aansluitingen kan blijven laden. Voor ondernemers die wél in de knel komen doordat zij geen nieuwe of zwaardere aansluiting kunnen realiseren, is er een landelijk vangnet in de vorm van een ontheffing wegens netcongestie.

Vraag 13

Hoeveel ondernemers hebben inmiddels bij de gemeente aangegeven dat zij problemen verwachten met elektrificatie of bevoorrading als gevolg van netcongestie?

Antwoord 13

Op dit moment is het aantal ondernemers dat zich daadwerkelijk meldt met problemen door netcongestie beperkt. We zien dit aan het aantal aanvragen voor de landelijke ontheffing wegens netcongestie, voor alle 19 gemeenten met een nul-emissiezone en Schiphol gezamenlijk zijn dat er momenteel 112 (zie antwoord 4).

Vraag 14

Welke concrete alternatieven biedt het college aan ondernemers zolang voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit ontbreken?

Antwoord 14

Zoals gemeld in antwoord 1 verwachten wij dat er voor de meeste ondernemers voldoende laadinfrastructuur en capaciteit is. Voor situaties waarin ondernemers écht niet naar elektrisch vervoer kunnen overstappen vanwege netcongestie, bestaat een vangnet. Zie ook antwoorden 1, 4, 6 en 9.

Daarnaast is de overstap naar emissieloos niet de enige mogelijkheid om te verduurzamen. We ondersteunen ondernemers bij het anders en slimmer organiseren van goederenvervoer. Zij kunnen onder andere gebruikmaken van logistieke hubs (zoals het Stadsdistributiecentrum), waar goederen worden overgeslagen op kleinere, lichtere en/of emissieloze voertuigen. Ook stimuleren we goederenvervoer over water: via vaste laad- en loslocaties in de binnenstad bevoorraden elektrische boten dagelijks horeca en winkels. Ondernemers kunnen daarnaast via ons kosteloos een licht elektrisch voertuig (LEV) uitproberen, zoals een elektrische bakfiets of een compact elektrisch stadsvoertuig. Dit helpt hen te beoordelen of een LEV geschikt is voor hun logistiek, zonder direct te hoeven investeren.

We hebben (zie antwoorden 5 en 11) twee logistiek makelaars in dienst die samen met ondernemers meedenken over de mogelijkheden voor emissieloos vervoer en andere alternatieven.

Vraag 15

Is het college bereid delen van het zero-emissiebeleid te heroverwegen zolang de noodzakelijke energie-infrastructuur aantoonbaar onvoldoende beschikbaar is?

Antwoord 15

Zoals toegelicht in antwoord 1 en 6 wordt in 2026 onderzoek gedaan naar de gevolgen en consequenties van aanhoudende netcongestie op zowel de huidige nul-emissiezone als de uitbreiding hiervan. Als uit dit onderzoek blijkt dat (bijvoorbeeld) aanvullende maatregelen of een andere fasering noodzakelijk zijn dan zetten we dat in gang - en daar komen wij vanzelfsprekend bij u op terug.

Vraag 16

Welke voertuigen van de gemeente kunnen op dit moment niet worden vervangen door elektrische varianten vanwege beperkingen op het stroomnet?

Antwoord 16

Voor de gemeente Utrecht gelden dezelfde (landelijke) toegangsregels en ontheffingsmogelijkheden voor de nul-emissiezone als voor de rest van de stad. Uw raad is op [8 juli 2025 met een brief geïnformeerd](#) over welke gemeentelijke voertuigen door beperkingen op het stroomnet nog niet kunnen worden vervangen door een elektrische variant. In 2025 was 46% van de in totaal 448 gemotoriseerde gemeentelijke voertuigen elektrisch. De uitdaging zit op dit moment bij de zware vrachtwagens, zoals vuilniswagens. Deze hebben veel stroom nodig om op te laden. Het gecontracteerd elektrisch vermogen op de gemeentewerf (Tractieweg 2) is beperkt. Er is niet genoeg stroom beschikbaar om alle voertuigen die de komende jaren vervangen moeten worden, te elektrificeren. Deze situatie wordt versterkt door de tijdelijke huisvesting van de gemeentewerf in verband met de nieuwbouw. Hierdoor moet het energiesysteem en het laadplein feitelijk drie keer worden opgebouwd: op de oude locatie, op de tijdelijke locatie en vervolgens op de nieuwe werf. Op dit moment loopt een aanbesteding voor 31 afvalinzamelvoertuigen. Dit zijn achterladers (legen kliko's), haakarmwagens (afvoeren containers milieustraat), kraanwagens (o.a. inzamelen grofvuil) en een klein chemisch afval voertuig. De volledig resterende laadcapaciteit van de gemeentewerf wordt uitgenut. Dit houdt in dat we minimaal 4 en naar verwachting maximaal 8 zware elektrische inzamelvoertuigen gaan aanschaffen. De rest van de voertuigen rijdt op HVO100, een 100% fossielvrije, synthetische diesel gemaakt van afvaloliën en dierlijke vetten. Hoewel deze voertuigen niet voldoen aan de toelatingsregels van de nul-emissiezones, stoten de nieuwe voertuigen minder uit dan de oude wagens. In onze vervangingsopgave prioriteren we het elektrificeren van voertuigen die in de huidige nul-emissiezone actief zijn, zodat deze voertuigen kunnen voldoen aan de daar geldende toegangsregels.

Vraag 17

Hoeveel vertraging loopt de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark hierdoor op?

Antwoord 17

In onze [brief van 23 december 2023](#) hebben we uw raad geïnformeerd over de voortgang van de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark. Toen streefden we ernaar in 2030 een 95% emissieloos voer- en vaartuigenpark te realiseren. Daarvoor is vergroting van de netaansluiting nodig. Dat is niet meer haalbaar doordat netbeheerder Stedin tot in ieder geval 2031 netcongestie heeft afgekondigd. Om toch stappen te kunnen zetten in het verduurzamen bereiden we ons voor op maximale elektrificatie van het wagenpark: we benutten alternatieve transportrechten (o.a. blokstroom en reststroom) indien deze beschikbaar komen bij de netbeheerder. Daarnaast onderzoeken we een energiesysteem van stroomgeneratoren en batterijen, en zoeken we alternatieve laadlocaties, zodat we toch bij de volgende grote aanbesteding (verwacht in 2027) van circa 24 voertuigen zo veel mogelijk emissieloze voertuigen aan kunnen schaffen. We willen op die manier zo min mogelijk gebruik maken van het landelijk geharmoniseerde ontheffingenstelsel.

Vraag 18

Vindt het college het geloofwaardig om ondernemers verdergaande verplichtingen op te leggen terwijl de gemeente zelf aangeeft hier voorlopig niet volledig aan te kunnen voldoen?

Antwoord 18

We vinden het belangrijk dat we als gemeente zelf het goede voorbeeld blijven geven, zoals we dat al sinds 2010 doen. We vinden het betreuenswaardig dat we, ondanks deze ambitie, toch genoodzaakt zijn om een aantal dieselloortuigen aan te schaffen, zoals uitgelegd in de antwoorden op vraag 16 en 17.

Als gemeente hebben wij bij de elektrificatie van ons eigen wagenpark te maken met dezelfde beperkingen als ondernemers. De landelijke regels voorzien juist in een zorgvuldig overgangsregime voor situaties waarin elektrificatie aantoonbaar nog niet mogelijk is, dat geldt zowel voor ondernemers als voor ons als gemeente. Wij blijven door inzet van stroomgeneratoren, batterijen alternatieve laadlocaties, volledig inzetten op een zo snel mogelijke overgang naar een volledig uitstootvrij gemeentelijk wagenpark en zo weinig mogelijk inzet van ontheffingen.

Vraag 19

Welke lessen trekt het college uit deze situatie voor de snelheid en haalbaarheid van toekomstige klimaat- en emissie maatregelen?

Antwoord 19

Beleid moet altijd realistisch, haalbaar en proportioneel zijn waarbij rekening wordt gehouden met de benodigde randvoorwaarden zoals netcapaciteit en laadinfrastructuur. We volgen de ontwikkelingen rondom netcongestie en de tijdelijke aansluitstop op de voet en betrekken deze bij de uitvoering van het beleid. Waar nodig passen we de uitvoering aan, zo hebben we bijvoorbeeld al het ontheffingenbeleid van de nul-emissiezone geactualiseerd per 1 januari 2026, door onder andere een specifieke ontheffing vanwege netcongestie te introduceren. Daarnaast onderzoeken we breder binnen de gemeente hoe we kunnen komen tot netbewuste beleidskeuzes op diverse andere beleidsvelden.

Vraag 20

Heeft het college inzicht in de totale extra kosten die ondernemers momenteel maken of verwachten te maken als gevolg van netcongestie in combinatie met zero-emissiebeleid?

Antwoord 20

Er zijn ondernemers die, ondanks de netcongestie, kosten hebben gemaakt om het deel van hun wagenpark te verschonen dat de nul-emissiezone in Utrecht of in andere steden bedient. Dat kan zijn vanwege bedrijfsmatige overwegingen (marktaandeel, concurrentiepositie), of omdat de Total Cost of Ownership (TCO) van elektrische bestelvoertuigen nu al beter is dan voor een dieselvariant (voor vrachtoertuigen ligt dat moment later).

In de Impactanalyse Aansluitstop Netcongestie gaat het in het totaal om 75 tot 225 miljoen euro per jaar aan economische schade. Welk deel daarvan een relatie zou kunnen hebben met het zero-emissiebeleid is onbekend. Deze kosten verschillen per bedrijf en zijn afhankelijk van individuele bedrijfsvoering en investeringskeuzes. Het kan zijn dat ondernemers vanwege netcongestie niet elektrificeren en gebruik maken van andere vormen van logistiek, van hubs, of van de ontheffing wegens netcongestie. Ondernemers die een ontheffing vanwege netcongestie aanvragen betalen €100 aan legeskosten. Zij hebben vervolgens in alle gemeenten met een nul-emissiezone toegang tot de zone.

Vraag 21

Welke economische risico's ziet het college voor de bevoorrading van de binnenstad als elektrificatie van logistiek stagneert?

Antwoord 21

Op dit moment zien we geen economische risico's voor de bevoorrading van de binnenstad. Zoals toegelicht in de antwoorden 1, 4 en 6 verwachten wij dat voor het grootste deel van de ondernemers

voldoende laadinfrastructuur beschikbaar blijft en dat de fasering van de nul-emissiezone ruimte biedt om aan de verplichtingen te voldoen.

Netcongestie kan er in sommige gevallen toe leiden dat ondernemers hun elektrificatie tijdelijk moeten uitstellen. In die situaties biedt de landelijke ontheffing wegens netcongestie een vangnet (zie antwoorden 1 en 9), zodat ondernemers hun bedrijfsvoering kunnen voortzetten totdat voldoende laadcapaciteit beschikbaar is. In andere situaties elektrificeert de ondernemer alsnog, ondanks de aansluitstop, door investeringen te doen (zonnepanelen, batterij, laden elders, etc.).

Vraag 22

Is het college bereid om de raad periodiek inzicht te geven in de economische gevolgen van netcongestie voor ondernemers die onder zero-emissiebeleid vallen?

Antwoord 22

Voor zover wij dit in beeld kunnen brengen (zie eerdere antwoorden) houden wij u op de hoogte van ontwikkelingen rond netcongestie en maatregelen die wij binnen het zero-emissiebeleid kunnen nemen.

Vraag 23

Is het college bereid om het volledige zero-emissiebeleid opnieuw te toetsen op uitvoerbaarheid, netcapaciteit en praktische haalbaarheid voordat verdere uitbreiding plaatsvindt?

Antwoord 23

Dit hebben we ter voorbereiding op de huidige nul-emissiezone in de binnenstad binnen de landelijk geharmoniseerde aanpak met alle partners gedaan en blijven we doen. Aanvullend (zie antwoord 1) voeren we in 2026 onderzoek uit naar de gevolgen van netcongestie voor zowel de huidige nul-emissiezone als de uitbreiding daarvan.

Vraag 24

Kan het college toezeggen dat toekomstige aanscherpingen van emissiebeleid pas plaatsvinden wanneer vooraf aantoonbaar voldoende energie- en laadinfrastructuur beschikbaar is voor ondernemers en logistieke partijen? En ook voor een verdere invoer voor inwoners later in de planning?

Antwoord 24

We scherpen op dit moment het emissiebeleid niet aan, maar voeren het vastgestelde beleid uit, zie antwoord 1. Daarbij is het belangrijk dat de uitvoering van het beleid haalbaar, uitvoerbaar en consistent is. Dit is belangrijk voor ondernemers die gaan investeren en voor ondernemers die al hebben geïnvesteerd. Daarbij houden we ook rekening met de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur, zoals dat als randvoorwaarde is opgenomen in ons [uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit](#).

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



STADSBELANG
UTRECHT



Schriftelijke vragen 'Zero-emissiezone, stekker eruit?'

13 mei 2026 |

De gemeente Utrecht blijft inzetten op uitbreiding van zero-emissiebeleid, strengere regels voor goederenvervoer en verdere verduurzaming van stadslogistiek. Tegelijkertijd blijkt uit meerdere recente ontwikkelingen dat juist de praktische uitvoerbaarheid steeds verder onder druk komt te staan. Zo valt ook op te maken uit berichtgeving op RTV Utrecht over de radio-uitzending Stadhuisplein waarin D66 ook haar twijfels uit over de invoer van de zero-emissiezone.¹

Uit berichtgeving van NOS² blijkt dat het Utrechtse stroomnet inmiddels zodanig vol is dat zelfs de gemeente haar eigen zware voertuigen, zoals vuilniswagens, voorlopig niet kan vervangen door elektrische varianten omdat er onvoldoende capaciteit is voor laadvoorzieningen. Ook dreigt een aansluitstop waardoor nieuwe laadpalen, bedrijven en zelfs woningen mogelijk niet meer aangesloten kunnen worden op het elektriciteitsnet.

Daarnaast heeft het college zelf recent besloten nieuwe regels voor goederenvervoer uit te stellen na juridische procedures en signalen vanuit brancheorganisaties dat invoering in de praktijk onvoldoende uitvoerbaar is.

Dat roept fundamentele vragen op over de haalbaarheid, uitvoerbaarheid en geloofwaardigheid van het huidige beleid. Daarover heeft UtrechtNu! de volgende vragen:

1. Uitvoerbaarheid van het zero-emissiebeleid

De gemeente blijft ondernemers stimuleren en in sommige gevallen feitelijk dwingen om over te stappen op elektrische voertuigen. Tegelijkertijd stelt dezelfde gemeente dat zelfs haar eigen zware voertuigen voorlopig niet elektrisch kunnen worden vanwege een tekort aan netcapaciteit en laadmogelijkheden.

1. Hoe kan het college enerzijds doorgaan met uitbreiding (er is immers maar een tijdelijk uitstel afgekondigd) van zero-emissiebeleid voor ondernemers, terwijl anderzijds wordt erkend dat het stroomnet onvoldoende capaciteit heeft voor de noodzakelijke laadinfrastructuur, zelfs voor gemeentelijke voertuigen?
2. Welke concrete laad- en netcapaciteit is momenteel daadwerkelijk beschikbaar voor vrachtwagens, bestelbusjes en logistieke voertuigen van ondernemers die door gemeentelijk beleid moeten verduurzamen?
3. Hoeveel extra laadpunten voor zwaar logistiek vervoer zijn volgens het college nodig om het huidige beleid realistisch uitvoerbaar te maken, hoeveel daarvan zijn daadwerkelijk gepland en binnen welke termijn verwacht het college dat deze operationeel zijn?

¹ <https://www.ustad.nl/nieuws/4041898/d66-stelt-zero-emissiezone-in-utrecht-ter-discussie-overvol-stroomnet-gooit-roet-in-het-eten>

² <https://nos.nl/collectie/13871/artikel/2611482-stroomnet-utrecht-nu-echt-vol-helemaal-geen-nieuwe-of-zwaardere-aansluitingen-meer>



**STADSBELANG
UTRECHT**



4. Kan het college inzichtelijk maken hoeveel ondernemers momenteel willen elektrificeren maar daarbij worden belemmerd door netcongestie, ontbrekende laadvoorzieningen of wachttijden bij netbeheerders?
5. Op welke wijze toetst het college of opgelegd beleid praktisch uitvoerbaar is voordat ondernemers worden geconfronteerd met verboden, beperkingen of extra kosten?

2. Tegenstrijdigheid tussen ambitie en realiteit

De recente berichtgeving en raadsbrieven laten een opvallende tegenstelling zien: enerzijds presenteert het college ambitieuze emissiedoelen, anderzijds erkent dezelfde gemeente dat de fysieke infrastructuur die daarvoor nodig is nog grotendeels ontbreekt^{3,4}.

6. Erkent het college dat er momenteel een fundamentele spanning bestaat tussen de snelheid waarmee zero-emissiebeleid wordt ingevoerd en de daadwerkelijke beschikbaarheid van elektriciteitscapaciteit?
7. Waarom wordt uitbreiding van emissiebeleid voorbereid terwijl uit de eigen impactanalyse blijkt dat een aansluitstop grote gevolgen kan hebben voor bedrijven, laadpalen, economische ontwikkeling en bereikbaarheid?
8. Welke scenario's heeft het college uitgewerkt voor het geval netcongestie langer aanhoudt dan nu wordt verwacht?
9. Welke onderdelen van het huidige zero-emissiebeleid zijn volgens het college afhankelijk van extra netcapaciteit die er op dit moment nog niet is?
10. Welke risico's ziet het college voor bevoorrading van winkels, horeca en binnenstedelijke logistiek als ondernemers wel moeten verduurzamen maar onvoldoende toegang hebben tot laadcapaciteit?

3. Ondernemers en stadslogistiek

Uit de raadsbrief over het toegangsbeleid goederenvervoer blijkt dat brancheorganisaties en vervoerders aangeven dat de invoering in de praktijk ingewikkeld uitvoerbaar is en meer tijd nodig hebben.

11. Hoe beoordeelt het college het feit dat vervoerders en logistieke partijen aangeven dat zij ondanks ontheffingen nog steeds niet weten hoe zij de bevoorrading praktisch moeten organiseren?
12. Hoe voorkomt het college dat ondernemers klem komen te zitten tussen strengere milieuregels enerzijds en een gebrek aan stroomcapaciteit en laadmogelijkheden anderzijds?
13. Hoeveel ondernemers hebben inmiddels bij de gemeente aangegeven dat zij problemen verwachten met elektrificatie of bevoorrading als gevolg van netcongestie?
14. Welke concrete alternatieven biedt het college aan ondernemers zolang voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit ontbreken?

³ Raadsbrief Opschorten invoeringsdatum nieuwe regels toegangsbeleid goederenvervoer - iBabs Publieksporaal

⁴ Raadsbrief Impactanalyse aansluitstop - iBabs Publieksporaal



**STADSBELANG
UTRECHT**



15. Is het college bereid delen van het zero-emissiebeleid te heroverwegen zolang de noodzakelijke energie-infrastructuur aantoonbaar onvoldoende beschikbaar is?

4. Gemeentelijke geloofwaardigheid en voorbeeldfunctie

De gemeente vraagt veel van ondernemers en inwoners, maar erkent tegelijkertijd dat zij haar eigen wagenpark niet volledig kan verduurzamen door tekortschietende netcapaciteit.

- 16. Welke voertuigen van de gemeente kunnen op dit moment niet worden vervangen door elektrische varianten vanwege beperkingen op het stroomnet?
- 17. Hoeveel vertraging loopt de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark hierdoor op?
- 18. Vindt het college het geloofwaardig om ondernemers verdergaande verplichtingen op te leggen terwijl de gemeente zelf aangeeft hier voorlopig niet volledig aan te kunnen voldoen?
- 19. Welke lessen trekt het college uit deze situatie voor de snelheid en haalbaarheid van toekomstige klimaat- en emissiemaatregelen?

5. Financiële en economische gevolgen

De impactanalyse van de gemeente noemt mogelijke gevolgen voor woningbouw, economische ontwikkeling, bedrijven en laadvoorzieningen. Tegelijkertijd lopen ondernemers al tegen investeringskosten aan voor verduurzaming van hun wagenpark.

- 20. Heeft het college inzicht in de totale extra kosten die ondernemers momenteel maken of verwachten te maken als gevolg van netcongestie in combinatie met zero-emissiebeleid?
- 21. Welke economische risico's ziet het college voor de bevoorrading van de binnenstad als elektrificatie van logistiek stagneert?
- 22. Is het college bereid om de raad periodiek inzicht te geven in de economische gevolgen van netcongestie voor ondernemers die onder zero-emissiebeleid vallen?

6. Bestuurlijke afwegingen en toekomstig beleid

De combinatie van juridische procedures, uitgestelde invoering, netcongestie en gebrek aan laadcapaciteit roept de vraag op of het huidige tempo van beleid nog realistisch is.

- 23. Is het college bereid om het volledige zero-emissiebeleid opnieuw te toetsen op uitvoerbaarheid, netcapaciteit en praktische haalbaarheid voordat verdere uitbreiding plaatsvindt?
- 24. Kan het college toezeggen dat toekomstige aanscherpingen van emissiebeleid pas plaatsvinden wanneer vooraf aantoonbaar voldoende energie- en laadinfrastructuur beschikbaar is voor ondernemers en logistieke partijen? En ook voor een verdere invoer voor inwoners later in de planning?



STADSBELANG
UTRECHT



Gesteld door:

- David Bosch, UtrechtNu!
- Robert Bieber, Stadsbelang Utrecht
- Job van den Broek, CDA
- Mika Raterman, JA21
- Richard Nijhoff, VVD

*UtrechtNu! verzoekt het college nadrukkelijk om **alle bovenstaande vragen afzonderlijk, volledig en inhoudelijk te beantwoorden**, conform **artikel 169, derde lid, van de Gemeentewet**, en zich niet te beperken tot samenvattende of ontwijkende beantwoording, noch tot het onbeantwoord laten van expliciet gestelde vragen.*

*Indien beantwoording van (delen van) de vragen niet openbaar kan plaatsvinden, verzoekt UtrechtNu! het college deze antwoorden **als geheime stukken** aan de raad te doen toekomen, zodat de informatieplicht jegens de raad volledig wordt nagekomen.*
