

Kaderovereenkomst

Roadmap emissievrije stedelijke distributie in Vlaanderen

Samen op weg naar een duurzame beleving van onze steden

Datum: 19 juni 2024
Finale versie: 19 juni 2024

Inhoudsopgave

OVERWEGINGEN	4
PARTIJEN KOMEN HET VOLGENDE OVEREEN:	8
1 DOEL VAN DEZE KADEROVEREENKOMST	8
1.1 AMBITIENIVEAU	8
AMBITIENIVEAU - TOEGANGSLOGICA	9
1.2 VRIJSTELLINGEN EN INDIVIDUELE TOELATINGEN	10
VRIJSTELLINGEN	10
INDIVIDUELE TOELATINGEN	11
2 UITGANGSPUNTEN	13
2.1 UITGANGSPUNTEN	13
2.2 ALGEMEEN	14
2.3 ROLVERDELING	14
3 ROADMAP	16
3.1 INTEGRATIE VAN ZES IN HET MOBILITEITSBELEID EN WERKING VAN LOKALE OVERHEDEN	17
3.2 UITWERKEN REGELGEVING	22
3.3 IMPLEMENTEREN HANDHAVINGSSYSTEMEN	25
3.4 SYNERGIE MET MODAL SHIFT	28
3.5 VOLDOENDE AANBOD VAN EMISSIEVRIJE VOERTUIGEN	30
3.6 LAADINFRASTRUCTUUR	34
3.7 BEWUSTWORDING BIJ DE SECTOR DOOR HET BESCHIKBAAR MAKEN VAN COMMUNICATIEPLANNEN EN DELEN VAN GOOD PRACTICES	39
3.8 MONITORING EN EVALUATIE	42
4 ORGANISATIE EN ONDERSTEUNING	44
5 SLOTBEPALINGEN	44
5.1 UITVOERING IN OVEREENSTEMMING MET HET BELGISCHE RECHT	44
5.2 GEGEVENSUITWISSELING	44
5.3 NAKOMING	44
5.4 TOETREDING	44
5.5 WIJZIGINGEN EN ONTBINDING	45
5.6 OPZEGGING	45
5.7 INWERKINGTREDING	45
5.8 OPENBAARMAKING	45
5.9 NAAMGEVING	45
6 ONDERTEKENING KADEROVEREENKOMST	46
ONDERTEKENENDE PARTIJEN	47

Overwegingen

Aanleiding

1. Stedelijke logistiek is cruciaal voor de economische vitaliteit en aantrekkelijkheid van de Vlaamse steden. Een efficiënte stedelijke distributie zorgt ervoor dat winkels op tijd hun producten hebben om te verkopen, afval wordt opgehaald, horeca gasten kan ontvangen, online bestellingen aan huis/op de werkplek/in PUDO's (Pick-up, Drop-Off Points) worden afgeleverd en verhuis en (ver)bouwprojecten probleemloos verlopen.
2. Onze steden groeien en de vraag naar de distributie van goederen en diensten neemt toe. Dit betekent ook de vraag naar transport: uit de voorbereidende studie 'Onderzoek naar de mogelijkheden van emissievrije stedelijke distributie' (2023) blijkt dat er steeds meer bestel- en vrachtwagens rijden in de Vlaamse steden. Een beleid dringt zich op om de uitstoot van schadelijke stoffen (emissies) te beperken en zo de impact op gezondheid, leefbaarheid, klimaat, veiligheid en bereikbaarheid van de steden en gemeenten en hun inwoners te verbeteren.
3. De Europese Unie heeft als doelstelling gesteld om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn, met een tussentijdse reductie van de uitstoot van broeikasgassen met 55% tegen 2030, ten opzichte van 1990 (Fit for 55). Bijkomend werd hier vastgelegd dat nieuwe bestelwagens vanaf 2035 100% zero emissie dienen te zijn. Op 12 mei 2021 heeft de Europese Commissie ook het actieplan "Naar nulvervuiling voor lucht, water en bodem" (en bijlagen) aangenomen (Zero Pollution Action Plan), een belangrijk resultaat van de Europese Green Deal, met als doel lucht-, water- en bodemvervuiling te verminderen tot niveaus die niet langer schadelijk zijn voor de gezondheid en natuurlijke ecosystemen. Dit wordt vertaald naar belangrijke doelstellingen voor 2030 om de vermindering van vervuiling bij de bron te versnellen, waaronder het verbeteren van de luchtkwaliteit om het aantal vroegtijdige sterfgevallen als gevolg van luchtvervuiling met 55% te verminderen. De verordening inzake CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen werd herzien, en bevat strengere normen inzake CO₂-emissies van zware voertuigen, namelijk een vermindering van 90% tegen 2040 (t.a.v. referentieperiode 1 juli 2019-30 juni 2020) met tussentijdse doelstellingen voor 2030 (45%) en 2035 (65%). In de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) worden specifieke uitroldoelen tegen 2025 en 2030 opgenomen inzake de uitrol van snelle laadpunten, alsook waterstoftankstations voor auto's en bestelwagens langs de belangrijkste Europese vervoersassen (TEN-T), alsook voor vrachtauto's. Op 18 december 2023 is er een (voorwaardelijk) akkoord gesloten tussen het EU Parlement en de Raad over de herziening van de TEN-T richtlijn. Tegen 2027 zijn 'urban nodes' verplicht om een Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) voor vracht- en personenmobiliteit klaar te hebben met doelstellingen en indicatoren. Voor Vlaanderen gaat het concreet om de steden Antwerpen, Brugge, Gent, Hasselt en Leuven. Steden worden ook verplicht om data te verzamelen over het verkeer in hun stad. In de Richtlijn 2019/1161 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen wordt nagestreefd dat het aandeel schone en uitstootvrije voertuigen toeneemt door middel van publieke aanbesteding.
4. Ook de Vlaamse regering nam in haar regeerakkoord 2019-2024 op om emissievrije distributie te stimuleren zodat vanaf 2025 in de stadskernen emissievrij gereden kan worden voor belevering. Ook in het Luchtbeleidsplan (2019) werd deze doelstelling opgenomen. In het (ontwerp) geactualiseerde Vlaamse Energie en Klimaatplan (VEKP) (2023) is deze doelstelling opnieuw opgenomen. In het kader van het VEKP is verder opgenomen dat 100% van de nieuw aangekochte lichte vrachtwagens en bestelwagens zero-emissie voertuigen zijn vanaf 2029. In 2025 is hun marktaandeel minstens 25%. De overige zijn grotendeels emissie- of koolstofarm. Bij nieuw

aangekochte zware vrachtwagens bedraagt het aandeel zero-emissie voertuigen tegen 2030 minstens 27%. De overige zijn grotendeels emissie- of koolstofarm.

5. Op 16 juli 2021 heeft de Vlaamse regering een nota goedgekeurd die verdere invulling geeft aan de bepalingen in het regeerakkoord en de beleidsnota's en plannen met betrekking tot emissievrije distributie. In deze nota wordt de werkwijze beschreven om door middel van een afsprakenstelsel te komen tot een kaderovereenkomst op Vlaams niveau, gevolgd door overeenkomsten op stedelijk niveau. Om de invoering van emissievrije stedelijke distributie door lokale overheden te faciliteren, wordt parallel aan de uitvoering van het afsprakenstelsel een regelgeving uitgewerkt.
6. Het decretale kader met overkoepelende regelgeving wordt zo snel mogelijk uitgewerkt bij start van de nieuwe regering. Parallel wordt een Besluit Vlaamse Regering uitgewerkt met hierin het ambitieniveau, vrijstellingen en individuele toelatingen zoals uitgewerkt in deze kaderovereenkomst. Doel is om het regelgevend kader tegen midden 2025 beschikbaar te stellen zodat de eerste zones in 2027 van start kunnen gaan.
7. Van 2019 tot en met 2023 was er een Green Deal duurzame stedelijke logistiek actief waarin lokale overheden, bedrijven en de Vlaamse overheid zich geëngageerd hebben om via eigen actie het efficiënt en emissievrij beleveren van steden te bevorderen. De Green Deal is betrokken bij de totstandkoming van deze kaderovereenkomst.
8. Alle relevante definities zijn opgenomen verderop in dit hoofdstuk.

Waarom een kaderovereenkomst?

9. Om de stedelijke distributie emissievrij te organiseren is een omslag naar elektrificatie of een andere emissievrije technologie nodig. Deze transitie is ingezet, maar zonder beleid en engagement zal de emissievrije stedelijke distributie pas tegen 2040 voltrokken zijn. De Vlaamse overheid wil deze transitie versnellen.
10. Om deze versnelling te realiseren, is een sterke betrokkenheid én engagement nodig van de actoren actief in het stedelijke distributie-ecosysteem (transporteurs, verzenders, ontvangers, leveranciers, overheden, onderzoekers en clusterorganisaties). Daarom is er **samen** met actoren via een traject van co-creatie, een gezamenlijk ambitieniveau bepaald. Bijhorend is er ook een samenhangend pakket aan maatregelen opgesteld (hierna genoemd: de roadmap) om deze ambities te realiseren. De roadmap maakt integraal deel uit van deze kaderovereenkomst. Door de veranderende voertuigprijzen en de evoluties in energieprijzen zal het flankerend beleid voor voertuigen en laadpunten aangepast worden aan de inzichten die op het moment van invoering gelden.
11. Ondernemers en overheidsdiensten moeten voldoende tijd en zekerheid hebben om te investeren in nieuwe duurzame energie- en milieuvriendelijke technieken. Via een Vlaams kader wordt er gezorgd voor een uniforme aanpak over de steden heen en een realistisch haalbare tijdshorizon.

Aanpak

12. De aanpak om de ambitie te bereiken, richt zich op het verduurzamen, verminderen en veranderen van de verkeersbewegingen. Verkeersbewegingen worden verduurzaamd door in te zetten op zero emissie alternatieven. Dit leidt tot hogere energie-efficiëntie. Aanvullend wordt het aantal verplaatsingen in de stad verminderd om zero emissie alternatieven voor alle toepassingen mogelijk te maken. Bundeling en modal shift zijn ook een belangrijk deel van het verduurzamen

van stedelijke logistiek. De rol van de verschillende modi wordt erkend. Bestel- en vrachtwagen, (cargo)fiets, binnenvaart of spoor zijn essentieel binnen de stedelijke omgeving en er wordt getracht ze ruimtelijk optimaal op elkaar af te stemmen. De verschillende logistieke segmenten - zoals retail, voeding en niet-voeding, horeca, bouw, facilitaire leveringen, services, afval en e-commerce - vragen daarbij elk om een eigen aanpak. Er wordt gestreefd naar de inzet van de meest optimale transportmodus of een combinatie van transportmodi.

13. De realisatie van een emissievrije stedelijke distributie wordt gekoppeld aan de invoering van een zero-emissiezone voor stadslogistiek (ZES). In deze zone wordt het gebruik van emissievrije voertuigen op graduele wijze verplicht (zie 1.1 Ambitieniveau). Daarnaast worden maatregelen uitgewerkt (zie hoofdstuk 3) die ervoor zorgen dat emissievrije voertuigen betaalbaar zijn en dat er een afdoend aanbod is aan laad- en tankinfrastructuur. Voor bepaalde type voertuigen zullen er vrijstellingen en individuele toelatingen worden ingevoerd. Deze vrijstellingen worden tot het absolute minimum herleid en worden meestal beperkt in de tijd.
14. Er wordt uitgegaan van volgende leidende principes:
 - Vlaamse lokale overheden kunnen vrijwillig een ZES invoeren. Het doel is om minstens met alle centrumsteden een overeenkomst af te sluiten voor het invoeren van een ZES. Dit moet toelaten om een voldoende groot afzetgebied te creëren en gelijke voorwaarden in te stellen. Alle andere lokale overheden worden uitgenodigd om hetzelfde engagement op te nemen.
 - De Vlaamse overheid zorgt voor een juridisch kader d.m.v. een decreet en uitvoeringsbesluiten inzake de invoering van de ZES.
 - De Vlaamse overheid voorziet diensten, zoals een ZES-databank, ter ondersteuning van de verschillende lokale overheden.
 - De ZES zijn van toepassingen op voertuigcategorieën N1, N2, N3 en T. Deze worden verder in de tekst ook omschreven als logistieke voertuigen.
 - Controle op stedelijke distributie gebeurt in eerste instantie via slimme camera's zoals bv. ANPR.
 - De TCO (total cost of ownership) van een voertuig wordt als handvat gebruikt om een beeld te krijgen op de kosten die gepaard gaan met de aankoop en het gebruik van emissievrije voertuigen. Er wordt rekening gehouden met de eigenheden van de verschillende sectoren en omvang van bedrijven. Op basis van deze TCO wordt ook een deel van het flankerend beleid in de roadmap opgemaakt. Op basis van de huidige inzichten wordt TCO-pariteit voor bestelwagens (N1) bereikt rond 2027 behalve voor bestelwagens die weinig kilometer afleggen en voor vrachtwagens (N2 en N3) tegen 2029 behalve voor vrachtwagens met MTM tussen 16 en 29 ton. Daarnaast heeft publiek laden een negatieve impact op de TCO van alle voertuigen.
 - De flankerende maatregelen opgesomd in deze overeenkomst moeten ervoor zorgen dat de nodige tank- en laadinfrastructuur voorhanden zijn in overeenstemming met de verschillende fases van de ZES. Hierdoor vormen ze geen belemmering.
 - Deelnemende lokale overheden moeten eveneens de eigen vloot emissievrij maken, laad- en tankinfrastructuur hiervoor voorzien en een aanjagende rol spelen door gunningscriteria in hun aanbestedingen op te nemen die emissievrije beleving aanmoedigen.
 - Initiatieven met betrekking tot het optimaliseren van transportbewegingen en het verschuiven naar emissievrije voertuigen en andere modi kunnen bijdragen aan de invoering van de ZES.

Definities

- 1° Emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig: een emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig als vermeld in artikel 3,

punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;

- 2° Emissievrij licht bedrijfsvoertuig: een licht bedrijfsvoertuig met uitlaatemissies van 0g CO₂/km zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EU) 2017/1151;
- 3° Stedelijke distributie, ofwel stadsdistributie ofwel stedelijke- of stadslogistiek: Alle vervoersbewegingen die te maken hebben met distributie, of transport van goederen of het leveren van diensten binnen een stedelijke context
- 4° ZES: zero-emissiezone voor stadslogistiek
- 5° DEI: datum eerste inschrijving

Partijen komen het volgende overeen:

1 DOEL VAN DEZE KADEROVEREENKOMST

Het doel van deze kaderovereenkomst is het vastleggen van afspraken tussen de Vlaamse overheid, lokale overheden, sectoren en de milieubeweging om te komen tot een emissievrije beleving van de Vlaamse steden. Hiermee wordt uniformiteit nagestreefd, alsook de creatie van een gelijk speelveld. Partijen werken gezamenlijk aan de invoering van ZES, de aanschaf van een zero-emissie voertuigenpark/vloot, de uitrol van laad- en tankinfrastructuur, handhaving en flankerende maatregelen. Er wordt gestreefd om minimaal alle centrumsteden mee aan boord te krijgen. De kaderovereenkomst moet zoveel mogelijk lokale overheden in Vlaanderen uitnodigen een ZES in te voeren.

Deze kaderovereenkomst en bijhorende roadmap zijn opgesteld onder het initiatief van de Vlaamse regering (2019 – 2024). De aanpak werd in juli 2021 vastgelegd in een Nota aan Vlaamse Regering. Deze nota werd ondertekend door de minister van economie, innovatie, werk, sociale economie en landbouw en zeevisserij, de minister van binnenlands bestuur, bestuurszaken, inburgering en gelijke kansen, de minister van justitie en handhaving, omgeving, energie en toerisme en de minister van mobiliteit en openbare werken. Het initiatief werd getrokken door de minister van mobiliteit en openbare werken. Aan de hand van onderzoek en uitgebreid stakeholderoverleg werd samen met actoren via een traject van co-creatie een kader uitgewerkt waarin een gezamenlijk ambitieniveau werd bepaald én bijhorend pakket aan maatregelen om deze ambities te realiseren. Deze kaderovereenkomst bevat het resultaat hiervan. Het vormt een kader dat de volgende Vlaamse regering, lokale overheden en ondernemingen toelaat emissievrije stedelijke distributie in de praktijk te brengen. De Vlaamse regering kan op basis van dit document werk maken van een wettelijk kader en voorziet in dat geval in flankerende maatregelen, zoals deze beschreven zijn in dit document. Indien de Vlaamse Overheid dit wettelijk kader invoert, voorziet ze de nodige bijkomende middelen. Aangezien alle relevante spelers in het domein van emissievrije stedelijke logistiek de inhoud van deze kaderovereenkomst onderschrijven en zich engageren voor het nemen van maatregelen, vormt dit document een solide basis voor de verdere uitrol van emissievrije stedelijke distributie in Vlaanderen.

Deze kaderovereenkomst is een uitgebalanceerd geheel, waarvan alle ondertekenaars de volledige realisatie en de financiering van het geheel als essentieel beschouwen voor het welslagen ervan.

In dit hoofdstuk worden het ambitieniveau, de vrijstellingen en individuele toelatingen besproken. In hoofdstuk 3 is het maatregelenpakket opgenomen.

1.1 Ambitieniveau

De realisatie van een emissievrije stedelijke distributie wordt gekoppeld aan de invoering van een zero-emissiezone voor stedelijke logistiek in de stad (ZES). In een emissievrije zone beogen we om vanaf 2027 gradueel het gebruik van emissievrije voertuigen voor stedelijke distributie in te voeren. Er wordt onderscheid gemaakt tussen N1- en N2/N3/T-voertuigen bij het gradueel verstrengen van de regels. Zo geldt voor N1 dat alle nieuw ingeschreven voertuigen (op basis van datum eerste inschrijving) vanaf 2027 emissievrij moeten zijn en dat de bestaande vloot vanaf 2033 aan diezelfde regels wordt onderworpen. Voor N2-voertuigen met een referentiemassa kleiner dan 2610 kg gelden dezelfde voorwaarden als voor N1-voertuigen. Voor N2-voertuigen met referentiemassa groter dan 2610 kg en N3/T-voertuigen geldt in een ZES dat alle nieuw ingeschreven voertuigen (op basis van datum eerste inschrijving) emissievrij zijn vanaf 2029 en het volledige wagenpark vanaf 2035. Als overgangsmaatregel wordt met de leeftijd van het voertuig rekening gehouden (gebaseerd op de Euronorm van het voertuig). De meest vervuilende voertuigen worden zo reeds bij het invoeren van de ZES geweerd uit de zone.

Plug-in hybrides worden niet als zero-emissievoertuigen beschouwd omdat de controleerbaarheid van het al dan niet zero emissie rijden in de zone niet gegarandeerd kan worden. In de roadmap is wel bijkomend onderzoek rond geofencing voorzien (als maatregel onder het thema handhaving). Op basis hiervan kan bekeken worden of plug-in hybrides toch een plaats hebben in de ZES.

Ambitieniveau – toegangslogica

Jaar	• N1 nieuw • N2 met referentie-massa < 2610 kg nieuw	• N1 bestaand • N2 met referentie-massa < 2610 kg bestaand	• N2 met referentiemassa > 2610 kg nieuw • N3 nieuw	• N2 met referentiemassa > 2610 kg bestaand • N3 bestaand	T nieuw	T bestaand
2027	ZE	Euro VI DSL / Euro III BNZ	Euro VI DSL / Euro III BNZ	Euro VI DSL / Euro III BNZ	Fase IV	Fase IV
2028		Individuele toelating: Euro V DSL / Euro II BNZ	Individuele toelating: Euro V DSL / Euro II BNZ	Individuele toelating: Euro V DSL / Euro II BNZ	Individuele toelating: Fase IIIb	Individuele toelating: Fase IIIb
2029		Euro V DSL / Euro II BNZ	ZE		ZE	
2030						
2031						
2032						
2033		ZE				
2034						
2035				ZE		ZE

Nieuw ingeschreven voertuigen van categorie N1 en N2 met een referentiemassa lager dan 2610 kg (DEI vanaf 1 januari 2027) moeten zero emissie zijn om toegang te krijgen tot de ZES-zone vanaf 1 januari 2027. Reeds ingeschreven of tweedehands ingeschreven dieselloertuigen van deze categorieën (DEI voor 1 januari 2027) krijgen ofwel gratis toegang tot de ZES-zone tot en met 31 december 2032 op voorwaarde dat de euronorm minstens VI is ofwel kunnen ze betalend toegang krijgen als de euronorm V is. Reeds ingeschreven benzinevoertuigen van deze categorieën (DEI voor 1 januari 2027) krijgen ofwel gratis toegang tot de ZES-zone tot en met 31 december 2032 op voorwaarde dat de euronorm minstens III is ofwel kunnen ze betalend toegang krijgen als de euronorm II is.

Nieuw ingeschreven voertuigen van categorie N2 met een referentiemassa hoger dan 2610 kg en categorie N3 (DEI vanaf 1 januari 2029) moeten zero emissie zijn om toegang te krijgen tot de ZES-zone vanaf 1 januari 2029. Reeds ingeschreven of tweedehands ingeschreven dieselloertuigen van deze categorieën (DEI voor 1 januari 2029) krijgen ofwel gratis toegang tot de ZES-zone tot en met 31 december 2034 op voorwaarde dat de euronorm minstens VI is ofwel kunnen ze betalend toegang krijgen als de euronorm V is. Reeds ingeschreven of tweedehands ingeschreven benzinevoertuigen van deze categorieën (DEI voor 1 januari 2029) krijgen ofwel gratis toegang tot de ZES-zone tot en met 31 december 2034 op voorwaarde dat de euronorm minstens III is ofwel kunnen ze betalend toelating krijgen als de euronorm II is.

Nieuw ingeschreven voertuigen van categorie T (DEI vanaf 1 januari 2029) moeten zero emissie zijn om toegang te krijgen tot de ZES-zone vanaf 1 januari 2029. Bestaande voertuigen van deze categorie (DEI voor 1 januari 2029) krijgen gratis toegang tot de ZES-zone tot en met 31 december 2034 op voorwaarde dat de fase minstens IV is of kunnen betalend toegang krijgen als de fase IIIb is. Voor voertuigen van deze categorie wordt als emissienorm gesproken van fase (Fase I, II, IIIa, IIIb, IV, V) ipv euronorm.

1.2 Vrijstellingen en individuele toelatingen

Vrijstellingen

Een vrijstelling wordt toegekend op basis van nummerplaat. Deze vrijstelling is gratis en kan automatisch toegekend worden indien alle noodzakelijke gegevens gekend zijn bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV). Vermits de nodige gegevens voor een automatische toekenning van vrijstellingen niet altijd gekend zijn in de DIV-databank, zullen zowel Belgische als buitenlandse voertuigen zich éénmalig moeten registreren. In sommige gevallen zijn hiervoor bepaalde bewijsstukken nodig. Wanneer de nodige gegevens via DIV beschikbaar zijn, zullen binnenlandse voertuigen zich niet moeten registreren. Om in aanmerking te komen voor een vrijstelling, zal de aanvrager aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Deze worden hieronder toegelicht.

1. Voertuigen waarvoor nog geen zero emissie-alternatief beschikbaar is.
Deze vrijstelling is mogelijk voor voertuigen die volgens de toegangslogica emissievrij moeten zijn, maar waarvoor er nog geen betaalbaar alternatief beschikbaar is. Deze vrijstelling geldt tot wanneer dit zero emissie-alternatief wel beschikbaar is. Om in aanmerking te komen moet een voertuig vermeld zijn op onderstaande limitatieve lijst.

Gezien de technologie rond emissievrije voertuigen steeds evolueert wordt deze limitatieve lijst jaarlijks geactualiseerd. De geactualiseerde lijst gaat telkens in voege op 1 januari. Aanpassingen aan de lijst worden minstens 18 maanden voor het in werking treden bekend gemaakt. Dit betekent dat voertuigen die niet meer op de lijst staan 18 maanden¹ later emissievrij moeten zijn (op basis van DEI).

Voertuigen die bij een actualisering uit de lijst verwijderd worden, kunnen gedurende een beperkte periode een individuele toelating aankopen tot het voertuig afgeschreven is. De afschrijvingstermijn wordt voor al deze voertuigen vastgelegd op 13 jaar. Deze overgangsprocedure geldt enkel voor voertuigen die aangekocht werden voor publicatie van de geactualiseerde lijst waarbij het voertuig van de lijst verdween (zie hieronder individuele toelatingen punt 5) indien de wet op overheidsopdrachten niet van toepassing is. Indien de wet op overheidsopdrachten wel van toepassing is, moet de procedure reeds officieel gestart zijn (bewijsstuk bv. bestek overheidsopdracht, raamcontract,...) voor publicatie van de geactualiseerde lijst.

Limitatieve lijst van voertuigen zonder zero-emissie alternatief, zoals beslist in het stakeholderoverleg (de benaming is afgestemd op [business glossary v.1.4 van DIV](#)):

- Betonmixer en betonpomp (nationalBuildup code F5)
- Hoogwerker (met uitschuifbare of uitvouwbare werkbak of bordes, ladderwagen, verhuisliften) (nationalBuildup code F9)
- Gepantserd voertuig (carrosseriecode SB)
- Takelwagen (carrosseriecode DT)
- ADR-vervoer met vloeistoffen of gassen² (via registratie, geen automatische vrijstelling mogelijk)

¹ Wanneer de wet op de overheidsopdrachten van toepassing is kan deze termijn verlengd worden van 18 tot 24 maanden. In dat geval moeten bewijsstukken (bijv. Bestek overheidsopdracht, raamcontract,...) aangeleverd worden om deze termijnverlenging te staven.

² ADR-verdrag laat momenteel niet toe dat tankwagens met ontvlambare vloeistoffen of brandbare gassen en voertuigen met explosieven elektrisch worden aangedreven.

- Reinigingswag en N2/N3 (straatveger³, sproeiwag en, kolkenzuiger) (nationalBuildup code F8)
- Vuilniswag en (nationalBuildup code F7)
- Voertuigen met vaste noodgroep (via registratie, geen automatische vrijstelling mogelijk)
- Voertuigen van categorie T met een vermogen lager dan 130 kW

2. Vrijstellingen die ook voor LEZ gelden

Onderstaande vrijstellingen gelden binnen de LEZ. Het gaat steeds om voertuigen van categorie de N en T. Deze uitzondering worden overgenomen voor de ZES.

Limitatieve lijst van voertuigen die onder een LEZ vrijgesteld worden:

- De prioritaire voertuigen, vermeld in artikel 37 van de Wegcode
- Uitzonderlijke voertuigen als vermeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, die beschikken over een geldige vergunning
- Voertuigen van de krijgsmacht
- Rolstoeltoegankelijke aangepaste voertuigen
- Mobiele kraan (carrosseriecode KG of SF)

Individuele toelatingen

Naast de vrijstellingen zoals hierboven bepaald, zullen er ook enkele individuele toelatingen mogelijk zijn. **Een individuele toelating moet aangevraagd worden en is steeds tegen betaling te verkrijgen.** Dit bedrag zal door de Vlaamse overheid vastgelegd worden in de regelgeving om een gelijk speelveld in alle zones te hebben. Deze aanvraag moet naar analogie met de LEZ-regelgeving per ZES-zone gebeuren. Om in aanmerking te komen voor een individuele toelating, moet er aan bepaalde voorwaarden voldaan zijn. Hiervoor zijn altijd bewijsstukken nodig. Deze worden hieronder toegelicht.

1. Bijzondere voertuigen

De bijzondere voertuigen die hiervoor in aanmerking komen, zijn naar analogie met de LEZ:

- Voertuigen voor ambulante handel, markten en foren

2. ZE-voertuigen met lange levertermijnen

Deze vrijstelling kan aangevraagd worden voor alle voertuigtypes en heeft het doel om de continuïteit van de operaties te garanderen indien de levering van een zero-emissievoertuig op zich laat wachten. Hierbij zal het niet ZE-voertuig dat in de tussentijd (beperkt in tijd, tot het moment dat het ZE-voertuig ingeschreven is) gebruikt moet worden, toch toegelaten worden in de ZES tegen betaling. Om deze aanvraag te doen, is een bestelbon noodzakelijk die kan aantonen dat het ZE-voertuig tijdig werd besteld. Voor alle voertuigen wordt 10 maanden (voorafgaand aan het moment van verstrenging) gehanteerd als tijdig. Een toelating zal dan geldig zijn voor slechts één vervangvoertuig (of ook één nummerplaat).

3. Voertuigen die slechts uitzonderlijk in een ZES komen

Er worden betalende individuele toelatingen voorzien voor voertuigen die slechts uitzonderlijk in een ZES komen. Voertuigen kunnen tot 12 keer per jaar, per ZES toegang krijgen mits betaling van een toetredingskost. Deze betalende individuele toelating kan tot 24 uur na betreding zone aangevraagd worden.

³ Hoewel een straatveger onder de ruime benaming reinigingswag en valt, kan voor kleine straatvegers (N1, maximaal 3,5 ton) geen vrijstelling aangevraagd worden. Voor grotere straatvegers (N2, 3,5 tot 12 ton) kan dit wel.

4. Voertuigen die net niet voldoen aan de geldende Euronorm (beperkt in tijd – maximaal tot 2035)
Voertuigen die op basis van hun Euronorm net niet meer toegelaten zijn in de ZES kunnen een individuele toelating aankopen om de ZES toch te betreden. Het gaat om voertuigen met Euronorm 5/V diesel, Euronorm 2/II benzine en Fase IIb. Deze toelating geldt voor bestaande voertuigen tot het ogenblik waarop alle voertuigen volgens de toegangslogica (zie 1.1) zero-emissie zijn.

Concreet betekent dit dat voertuigen met Euronorm 5/V diesel, Euronorm 2/II benzine en Fase IIb toegelaten zijn tot volgende data:

Tot en met 2032:

- Bestaande voertuigen van categorie N1
- Bestaande voertuigen van categorie N2 met een referentiemassa < 2610 kg

Tot en met 2034:

- Bestaande voertuigen van categorie N2 met referentiemassa > 2610 kg en N3
- Bestaande voertuigen van categorie T

5. Voertuigtypes die verwijderd worden van de limitatieve lijst van voertuigen waarvoor er geen zero-emissie alternatief is.

Voertuigen op limitatieve lijst van vrijstellingen (zie hierboven) kennen een lange afschrijftermijn. Gezien het onzeker is wanneer een voertuig van de lijst zal verdwijnen, wordt er in een betalende individuele toelating voorzien voor alle van deze lijst verwijderde voertuigtypes. Zo krijgen de recent aangekochte voertuigen nog steeds toegang tot de ZES. Om onder deze maatregel te vallen dient het voertuig aangekocht te zijn voor publicatie van de geactualiseerde lijst waarbij het voertuig van de lijst verdween. De mogelijkheid tot aanvraag van de betalende individuele toelating loopt af 13 jaar na de DEI van het voertuig.

6. Voertuigen die blijkens hun bouw, uitrusting of andere permanente kenmerken speciaal zijn uitgerust voor toezicht, controle, onderhoud, bij een interventie voor een incident van infrastructuur en installaties van algemeen belang op voorwaarde dat ze gebruikt worden voor een specifieke opdracht in functie van het algemeen belang.

De aanvraagprocedure zal gebeuren naar analogie met de LEZ. Een specifieke opdracht in functie van het algemeen belang houdt een opdracht in die voor de samenleving in zijn geheel wenselijk, nuttig of nodig is. bv. herstel kabelbreuk, werken na overstroming, strooien tijdens de winterperiode,...). Enkel tijdens het uitvoeren van deze specifieke opdracht kan een individuele toelating verkregen worden. Louter onderhoud van infrastructuur valt niet onder een specifieke opdracht in functie van het algemeen belang. Een niet-ZE voertuig dat onderhoud uitvoert aan de bovenleiding van het openbaar vervoer kan geen individuele toelating aanvragen. Wanneer ditzelfde voertuig werken moet uitvoeren na een kabelbreuk kan wel een individuele toelating aangevraagd worden gedurende de periode van het herstel van de kabel. Werken in opdracht van een particulier vallen niet onder specifieke opdrachten in functie van het algemeen belang. Zo kan bijvoorbeeld voor herstel van een waterlek in huis geen individuele toelating voor een specifieke opdracht in functie van het algemeen belang aangevraagd worden. Wanneer na een overstroming meegevoerd puin uit de rioolputten moeten gehaald worden, kan voor de kolkenzuiger die deze specifieke opdracht uitvoert wel een individuele toelating in functie van het algemeen belang aangevraagd worden. Deze betalende individuele toelating kan tot 48 uur na betreding zone aangevraagd worden.

2 UITGANGSPUNTEN

Om te kunnen voldoen aan de gemaakte afspraken en opgelegde regels, worden onderstaande uitgangspunten afgesproken voor de voorbereiding en invoering van de zero-emissiezones.

2.1 Uitgangspunten

Er zijn enkele principes die doorheen het gehele traject, en dus ook dit gehele document, meegenomen worden om afspraken vast te leggen. Hieronder lijsten we de voornaamste op.

- De transitie is ingezet, mede onder impuls van Europese regelgeving. Vlaanderen gaat in ieder geval verder met een kader voor zero-emissie zones en de invoering van bijhorende regelgeving en wil met deze kaderovereenkomst ondersteunend en stimulerend werken voor lokale overheden, bedrijven en organisaties.
- Elke partij zal naar best vermogen bijdragen aan de uitvoering van deze kaderovereenkomst. Daarbij zal iedere stakeholder deze acties opnemen die het dichtst bij de eigen activiteiten liggen (zie verderop bij rolverdeling). Zo zal de Vlaamse overheid zelf bijvoorbeeld handhaving opnemen, tenzij lokale overheden dit zelf wensen op te nemen. De sectororganisaties, vermeld onder deelnemende partijen, staan in voor de sensibilisering en verspreiding van informatie bij hun leden. Individuele bedrijven zijn dan weer verantwoordelijk voor de effectieve aankoop en gebruik van zero-emissie voertuigen.
- Vervoerders, verladers en ondernemers in de binnenstad moeten zich tijdig kunnen voorbereiden op de invoering van een zero-emissiezone. Gebruikers van bestelwagens en vrachtwagens moeten helder en eenduidig worden geïnformeerd. Daarnaast moeten ook bedrijven, organisaties en overheden onderling communiceren om kennis te delen, ervaringen uit te wisselen en samenwerking binnen de logistieke keten te stimuleren.
- De aankondiging en concretisering van zero-emissiezones voor stedelijke distributie, zal leiden tot een grotere vraag naar emissievrije vracht- en bestelwagens en een stimulans zijn voor de productie en import van deze voertuigen. Tegelijkertijd is het voor de invoering van zero-emissiezones noodzakelijk dat er voldoende zero-emissie voertuigen beschikbaar zijn op de markt en dat er voldoende laad- en tankmogelijkheden zijn. Dat is ongeacht de techniek: batterij-elektrisch, waterstof-elektrisch of een andere vorm van emissievrije aandrijving. Als de groei van het aanbod achterblijft in relatie tot de noodzakelijke beschikbaarheid zullen Partijen gezamenlijk afgestemde aanvullende acties ondernemen en zo nodig (aanvullende) flankerende maatregelen uitvoeren.
- In dit afsprakenkader wordt niet gefocust op de ontwikkeling van nieuwe technieken of technologie, maar wel op het realiseren van opschaling door in te zetten op het versterken van kennis, samenwerking en het stimuleren van de vraag en aanbod naar emissievrije bestelwagens en vrachtwagens en bijhorende laad- en tankinfrastructuur. Op dit moment is de markt voldoende klaar om deze transitie te realiseren. Nieuwe en/of verbeterde technologieën zullen steeds nodig blijven in de toekomst, maar krijgen niet de focus in deze kaderovereenkomst.
- Het moment waarop er een verstrenging van de toegangseisen tot de ZES optreedt komt niet noodzakelijk overeen met het moment waarop TCO-pariteit optreedt. Ondernemers en lokale overheden die de stap maken richting emissievrije operaties worden geconfronteerd met extra uitdagingen bovenop hun reguliere werking. Om hieraan tegemoet te komen is er nood aan flankerende maatregelen voor voertuigen en laadpunten. Door de veranderende voertuigprijzen en de evoluties in energieprijzen zal het flankerend beleid voor voertuigen en laadpunten aangepast worden aan de inzichten die op het moment van invoering gelden. Een hoge voorspelbaarheid van steunmaatregelen is cruciaal voor ondernemingen en lokale overheden. Ondersteuning loopt af wanneer er TCO-pariteit optreedt of ten laatste wanneer alle voertuigen van die categorie zero emissie moeten zijn (2033 voor N1 en 2035 voor N2 en N3).

2.2 Algemeen

- De ZES geldt alleen voor motorvoertuigen voor goederenvervoer of het leveren van diensten: de motorvoertuigen van categorie N (vrachtwagens (N2 en N3) en bestelwagens (N1)) en categorie T.
- De invoering van een ZES is vanaf 1 januari 2027 mogelijk. Lokale overheden bepalen zelf de ZES al dan niet in te zetten (al dan niet in combinatie met een Lage Emissiezone (LEZ)). Ook na deze datum is het mogelijk voor lokale overheden om een ZES in te richten, waarbij het afgesproken ambitieniveau behouden blijft bij een latere instap.
- Een gemeente zal de intentie om ZES in te voeren minimaal 18 maanden van tevoren aankondigen. Het college van Burgemeester en Schepenen van een gemeente gaat daarbij minimaal in op drie punten:
 - o de geografische omvang van de zone, minimaal indicatief aangegeven door middel van een vlek op de kaart met de maximale omvang; de precieze grenzen van de zone worden in overleg met belanghebbenden nader bepaald;
 - o een beschrijving van de stappen die worden genomen, met aandacht voor de nodige laad- en tankinfrastructuur voor N1, N2- en N3-voertuigen alsook het betrekken van alle nodige belanghebbenden.
 - o de relatie tussen de zero-emissiezone en een eventuele lage emissiezone (LEZ) als deze in de gemeente aanwezig is.

2.3 Rolverdeling

Op basis van deze uitgangspunten spreken we volgende rolverdeling af. Hoofdstuk 3 omvat de uitgebreide actielijst (roadmap) die benoemt welke partij actiehouders is van elke specifieke actie.

- De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor het vastleggen van de afgesproken algemene ambitie en kalender in regelgeving en zorgt zo voor het wettelijk kader voor de zero-emissiezones.
- De Vlaamse overheid zorgt voor de handhaving van de zero-emissiezones, tenzij lokale overheden aangeven dit graag zelf op te nemen.
- De Vlaamse overheid ondersteunt lokale overheden bij de implementatie van zero-emissiezones zowel via een financiële stimulans (in de vorm van fiscale maatregelen, gekoppeld aan het ambitieniveau), als via het voorzien van een wettelijk kader, mankracht en dergelijke meer. Meer concrete acties kunnen teruggevonden worden in de roadmap.
- De Vlaamse overheid ondersteunt de private sectoren, betrokken bedrijven en lokale overheden bij de investeringen in zero-emissie-voertuigen en de noodzakelijke laadinfrastructuur hiervoor via een financiële stimulans, gekoppeld aan het ambitieniveau.
- De Vlaamse overheid zet alles in het werk om juridische hindernissen weg te nemen.
- Lokale overheden maken een strategische visie rond stedelijke logistiek (SULP), waardoor de betrokken sectoren actief in de stad hierop de geplande investeringen kunnen enten. Dit zorgt voor meer zekerheid. Hierbij komt ook een inschatting van de laadbehoefte kijken.
- Sectororganisaties dragen de ambitie mee uit en verdedigen deze door hun leden proactief te informeren. Hiertoe doen zijn de nodige inspanningen voor sensibilisering. Op die manier kan een sneeuwbal effect gecreëerd worden.
- Sectororganisaties engageren zich om in kaart te brengen welke behoeftes er zijn binnen de sector en koppelen dit terug.
- Belangenorganisaties zoals Bond Beter Leefmilieu en dergelijke meer engageren zich om zich blijvend in te zetten op innovatie en duurzaamheid binnen diverse sectoren.
- Kennisinstellingen, speerpuntclusters en netwerken zoals VIL, Flux50 en VIAVIA nemen de leiding om verdere innovaties en technologieën te ontwikkelen en/of naar buiten te brengen waar mogelijk. Daarnaast fungeren kennisinstellingen ook als centrale spil om good practices te delen met de sector, voertuigen te testen en ter beschikking te stellen en kennis te delen, zoals

technologische vorderingen omtrent geofencing, veilige passieve koeling, het tegengaan van stationair draaien ...

- Fluvius is verantwoordelijk voor het voorzien in voldoende netcapaciteit op midden- en laagspanningsniveau zodat alle partijen kunnen opschalen in het voorzien van de nodige laadinfrastructuur. Hierbij is het cruciaal dat partners met Fluvius in gesprek gaan omtrent toekomstige plannen opdat hier rekening mee gehouden kan worden. Het pilootproject EnergieGRIP, heeft ook als doel om deze plannen van bedrijven in een vroeg stadium te capteren in een veilige data omgeving. Informatie over de capaciteit kan teruggevonden worden in de Capaciteitswijzer⁴. Indien de bedrijven tijdig hun plannen bekend hebben gemaakt bij Fluvius, voorziet de Vlaamse overheid een gepaste oplossing bij het ontbreken van netcapaciteit. Dit met o.a. bijzondere aandacht voor de bouwwerven in de emissievrije zones.
- De sector van constructeurs (FEBIAC) is verantwoordelijk voor het voorzien van het nodige voertuigaanbod alsook vernieuwende technologieën. Zo is het belangrijk dat er een voldoende divers aanbod ontstaat waarbij elk voertuig op fossiele brandstof ook een zero-emissie variant krijgt. Daarnaast moet het aanbod ook voldoende groot zijn zodat het aan de komende vraag kan voldoen.
- De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor het voorzien van de nodige publieke (snel)laad- en tankinfrastructuur op strategische plaatsen voor onder andere bedrijven die geen eigen terrein hebben.
- De logistieke sector is verantwoordelijk voor het voorzien van laadinfrastructuur op de eigen site. De transportbedrijven zijn hiervoor wel afhankelijk van een voldoende sterk stroomnet dat tot op hun eigen site aantakt.
- VVSG stuurt mee aan op het opmaken van bovenlokale laadplannen, liefst op niveau van elke vervoerregio, samen met de nodige partners zoals Fluvius, en streekintercommunales.

⁴ De capaciteitswijzer is terug te vinden via https://opendata.fluvius.be/pages/map_perceel/
pagina 15 van 47

3 ROADMAP

De volgende hoofdstukken vormen het maatregelenpakket dat nodig is om zero-emissiezones voor stadsdistributie te realiseren.

Deze maatregelen zijn onder te verdelen in 8 clusters:

1. Integratie van ZES in het mobiliteitsbeleid en werking van lokale overheden
2. Uitwerking regelgeving
3. Implementeren handhavingssystemen
4. Synergie met modal shift
5. Voldoende aanbod van emissievrije voertuigen
6. Laadinfrastructuur
7. Bewustwording bij de sector door het beschikbaar maken van communicatieplannen en delen van good practices
8. Monitoring en evaluatie

Elke cluster bestaat uit uitgangspunten en een actietabel. Deze tabel definieert per maatregel verschillende concrete acties, met telkens:

Verantwoordelijkheden

- Trekker (T) = partij(en) die eigenaar is/zijn van de actie en de verantwoordelijkheid heeft voor het realiseren ervan.
- Partner (P) = partij(en) die noodzakelijk zijn om de actie te realiseren, maar die niet de eindverantwoordelijkheid hebben
- Engagement (E) = partijen die zich nu al engageren om een bepaalde rol op te nemen bij het realiseren van de actie (maar geen trekker of partner zijn)

Status

- Bestaande maatregel (B)
- Nieuwe maatregel (N)

Type

- Regulerend (R)
- Financieel/fiscaal (€)
- Stimulerend (S)
- Faciliterend (F)
- Informerend (I)

Periode

Afhankelijk van de actie geldt er een specifiek tijdsvenster of een relatieve start ten opzichte van de invoering van de ZES.

Voor lokale besturen is de start/doorlooptijd geënt op diegenen die instappen bij de inwerkingtreding van het decreet. Voor lokale besturen die later instappen wordt de neergeschreven periode steeds evenredig ingekort, tenzij anders vermeld.

Inschatting nodig budget (totaal, tenzij anders aangegeven)

- € < €50.000
- €€ < €250.000
- €€€ < €500.000
- €€€€ > €500.000

3.1 Integratie van ZES in het mobiliteitsbeleid en werking van lokale overheden

Uitgangspunten:

- De invoering van een ZES door lokale overheden gebeurt op vrijwillige basis. Lokale overheden die beslissen om een ZES in te voeren doen dit op een gestandaardiseerde wijze die strookt met de uitgangspunten van dit afsprakenkader en het wetgevende kader.
- Vlaamse lokale overheden engageren zich tot de opmaak van een bredere strategische visie rond stedelijke logistiek, waar de invoering van een ZES binnen kadert. Deze visie moet naast het verschonen van de logistieke vloot ook zorgen voor het vermijden van logistieke ritten (bv. door bundeling in overslaghubs) en/of een verschuiving naar andere modi (cargofietsen, lichte elektrische voertuigen, vervoer over water,...). Deze visie heeft ook een ruimtelijke component, waarbij lokale overheden als beheerder van het openbaar domein ook een rol hebben in het vrijwaren van ruimte voor logistieke activiteiten (overslaghubs van verschillende schaalniveaus, logistieke laadpleinen, (cargo) fietsinfrastructuur,...).
- De personeelsinzet ter voorbereiding van een ZES wordt geschat op 2,5 à 4 VTE per jaar. De personeelsinzet na invoering wordt geraamd op 1,5 VTE à 3,5 VTE (inclusief handhaving). Het is echter aanbevolen dat lokale overheden zelf tijdig een inschatting maken van de nodige personeelsinzet. Dit zal afhankelijk zijn van de omvang van de ZES en de reeds aanwezige infrastructuur voor handhaving.
- Vlaanderen zorgt in grote mate voor ontzorging voor de lokale overheden, zodat kan gestreefd worden naar een maximaal aantal centrumsteden die gelijktijdig een ZES invoeren.
- De (lokale) overheden engageren zich ertoe bij de opmaak van de (meerjaren-)begroting rekening te houden met de bijkomende investeringen en personeelsinzet die - zelfs met ondersteuning Vlaanderen - nodig zullen zijn op vlak van (Zero-Emissie) stadslogistiek.
- Lokale besturen kunnen ook na invoering van het decreet instappen in het traject van ZES, mits dit minimaal 18 maanden op voorhand wordt gecommuniceerd naar de Vlaamse overheid en alle belanghebbenden. De middelen die de Vlaamse overheid ter beschikking stelt, kunnen afnemen naarmate de tijd verder vordert.

Maatregel			Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode **	Budget*
Vormgeven beleid	lokaal	logistiek	De Vlaamse overheid stelt een gids op voor lokale overheden m.b.t het invoeren van een ZES. Deze bevat een stappenplan ⁵ voor de uitrol en praktische informatie rond de implementatie van het handhavingssysteem, de nodige investeringen, transitwegen... ⁶ VVSG en Bond Beter Leefmilieu verspreiden deze gids onder hun leden. ABB team Stedenbeleid ondersteunt de verspreiding naar de lokale besturen.	Vlaamse overheid (T): DMOW en VMM Lokale overheden (E) VVSG, BBL (E)	N	I	2024 - 2025	€ - €€
Vormgeven beleid	lokaal	logistiek	VVSG biedt via de organisatie van een lerend netwerk ondersteuning aan steden voor de uitrol van ZES. Vlaanderen kan VVSG hierbij financieel ondersteunen.	VVSG (T) Vlaamse overheid (P) Lokale overheden (E)	N	F	2026 - 2030	€
Vormgeven beleid	lokaal	logistiek	Vlaanderen biedt financiële ondersteuning aan steden en gemeenten voor de uitrol van ZES.	Vlaamse overheid (T)	N	F	2026 - 2029	€

⁵ Voorbeeld uit Nederland, uitgewerkt door 'Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek' (SPES) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: https://www.opwegnaarzes.nl/download_file/view/725/1071

⁶ Het is de bedoeling dat steden bij de opmaak van het ZES maximaal rekening houden met de aanwezigheid van transitwegen. Het is hierbij niet de bedoeling dat transitwegen omgeleid worden.

Erkenning belang stedelijke logistiek	De Vlaamse Overheid allocceert middelen voor innovaties binnen de stedelijke logistiek (naast het verschonen van de vloot) VIL en de beroepsfederaties verspreiden de kennis naar kleinere ondernemingen	Vlaamse overheid (T): VLAIO (via innovatiesteun + ondersteuning VIL om kennis te delen met kleinere ondernemingen) De huidige ondersteuning van VIL loopt af in 2026, maar er wordt gekeken naar opvolging.	B	€	2024 - 2029(tot minstens 2026 onder huidige vorm).	€€€€
Vormgeven lokaal logistiek beleid	Lokale overheden stellen een strategische visie op rond stedelijke logistiek (bv. SULP). VVSG ondersteunt haar leden d.m.v. het delen van binnenlandse en buitenlandse good practices, die hen aangereikt worden door kennisinstellingen.	Lokale overheden (T) Vervoerregio's (P) VVSG (E) Kennisinstellingen (E)	N/B	R	2024 - 2027	€ - €€
Dialogoog tussen stakeholders	Centrumsteden informeren de lokale overheden in hun vervoerregio over hun ambities op vlak van stedelijke logistiek en de invoering van een ZES. VVSG ondersteunt de centrumsteden bij deze stakeholderdialogoog door het aanleveren van methodieken en ondersteuning via het 'Ondersteuningsplatform Vervoerregio's'.	Lokale overheden (T) Vervoerregio's (P) VVSG (E)	N	I	2025 - 2029	N.v.t

Overheden hanteren een voorbeeldfunctie	Overheden actief in de ZES doen extra inspanningen voor de invoering van ZES om op een versneld tempo hun logistieke vloot emissievrij te maken (indien beschikbaarheid van voertuigen en de financiële meerkost dit toelaten) en communiceren hierover naar bewoners en transportsector. VMSG en Bond Beter Leefmilieu stimuleren onderlinge kennisuitwisseling en good practices.	Vlaamse overheid: HFB Lokale overheden (T) VMSG (E) BBL (E)	N	S/C	2026 (bestelwagens) 2026-2032 (vrachtwagens)	€€€€
Overheden hanteren een voorbeeldfunctie	Overheden actief in de ZES, nemen naast beoordelingscriteria zoals prijs en kwaliteit, ook duurzaam en emissievrij transport” mee als één van de beoordelingsparameters bij publieke aanbestedingen. BBL werkt een handleiding uit voor lokale besturen met concrete tips om hun aanbestedingen te verduurzamen.	Vlaamse overheid: HFB + De Lijn (T) Lokale overheden (T) BBL (E)	N	S	2025 - 2026	n.v.t.
Dialoog tussen stakeholders	Jaarlijks wordt er een stakeholderdialoog met alle relevante actoren (overheden, belangenorganisaties,...) georganiseerd door een overkoepelende entiteit en aangestuurd door Vlaanderen. Dit wordt gekoppeld aan gezamenlijke communicatie.	Vlaamse overheid (T): DMOW en VMM Ondertekenaars afsprakenkader (E)	N	I	2025 - ...	N.v.t
Dialoog tussen stakeholders	Halfjaarlijks wordt een stakeholderdialoog met alle relevante actoren (handelaren, belangenorganisaties,...) georganiseerd door de lokale overheid actief in de ZES.	Lokale overheden (T) Ondertekenaars afsprakenkader (E)	N/B	I	2025 - ...	n.v.t.

*** Legende**

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

** De start van de periode, doorlooptijd, van de maatregelen voor lokale besturen worden geënt op diegenen die instappen bij de inwerkingtreding van het decreet. Voor lokale besturen die later instappen wordt de neergeschreven periode steeds evenredig ingekort, tenzij anders vermeld.

3.2 Uitwerken regelgeving

Uitgangspunten:

- De lokale overheden beslissen zelf over de omvang van de zero-emissie zone binnen de opgestelde Vlaamse krijtlijnen. Zij erkennen dat het kiezen voor één groot, duidelijk afgebakend en aaneensluitend gebied resulteert in de meeste duidelijkheid voor de transporteurs die rekening moeten houden met deze zone.
- Er wordt afgestemd met de regelgeving rond lage emissiezones en met de wet op het politieambt.
- De signalisatie van de ZES gebeurt met één verkeersbord eventueel met onderborden. Hierbij primeert de leesbaarheid van het verkeersbord voor de occasionele weggebruiker. Er wordt ook gestreefd naar uniformiteit met de naburige gewesten en landen.
- Lokale overheden plaatsen signalisatie die chauffeurs van niet-emissievrije voertuigen toelaten om nog voor een andere route te kiezen vooraleer ze de ZES inrijden.

Maatregel	Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
Afbakening ZES	Bepalen van de omvang van de ZES en vastleggen van deze zone in lokale verkeersreglementen. Voor communicatieve doeleinden wordt de afgebakende zone online in kaartvorm weergegeven met een duidelijke vermelding van postcodes en straatnamen.	Lokale overheden (T) Vlaamse overheid (T): DMOW en AWV	N	R	2026	n.v.t.
Afbakening ZES	Bepalen standaard signalisatie voor de aanduiding van een ZES (verkeersbord met eventueel onderborden). Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande LEZ-borden (die voorzien zijn van een onderbord "camera").	Vlaamse Overheid (T): DMOW + VMM Lokale Overheden (P)	N	R	2024 - 2025	n.v.t.
Afbakening ZES	Aanbrengen van de noodzakelijke signalisatie die chauffeurs van niet-emissievrije voertuigen toelaat om nog voor een andere route te kiezen vooraleer ze de ZES inrijden.	Vlaamse overheid (T): AWV Lokale overheden (T)	N	R	Vanaf 3 maanden voor invoering ZES	€ (per stad) ⁷

⁷ 500 euro per verkeersbord, met gemiddeld 50 verkeersborden per stad

Uitwerken regelgeving

Afstemming LEZ en ZES	De Vlaamse overheid stemt, in samenspraak met lokale overheden, de LEZ en ZES-regelgeving op elkaar af, met aandacht voor vrijstellingen en individuele toelatingen, enz.	Vlaamse Overheid (T): DMOW + VMM Lokale Overheden (P)	N	R	2024	n.v.t.
Afstemming LEZ en ZES	De Vlaamse overheid voorziet één centraal aanvraagplatform voor vrijstellingen en individuele toelatingen, met linken naar de platformen van steden die dit zelf opnemen. Voertuigen met een Belgische en een buitenlandse nummerplaat kunnen zich hierop registreren.	Vlaamse overheid (T): DMOW + VMM Lokale overheden (P)	N	F	2025-2026	€
Vrijstellingen en individuele toelatingen voertuigen	De Vlaamse overheid bepaalt – in overleg met de lokale overheden en de sectoren – de voertuigen die in aanmerking komen voor vrijstellingen op de ZES en individuele toelatingen voor de ZES. De lijst met voertuigen waarvoor geen ZE-alternatief beschikbaar is wordt jaarlijks geactualiseerd. De sectorfederaties verspreiden deze informatie naar hun leden en signaleren de praktijkervaring van hun leden naar de Vlaamse overheid.	Vlaamse overheid (T): DMOW + VMM Lokale overheden (P) Sectorfederaties (E)	N	R	2024	n.v.t.
Rijbewijs B bij N1 zwaarder dan 3.5 ton.	De Vlaamse overheid zal aandringen bij de federale overheid om tot een oplossing te komen.	Vlaamse overheid (T): DMOW	N	R	2024	n.v.t.
Onderbord bij N1 zwaarder dan 3.5 ton.	De Vlaamse Overheid zal aandringen bij de federale overheid om tot een onderbord te komen. De Vlaamse overheid zal het onderbord installeren op de gepaste gewestwegen. De steden die een ZES invoeren zullen het onderbord installeren op de gepaste lokale wegen.	Vlaamse overheid (T): AWV Lokale overheden (T)	N	R + F	2024-2027	€

*** Legende**

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

3.3 Implementeren handhavingssystemen

Uitgangspunten:

- De handhaving van de ZES zal gebeuren aan de hand van intelligente camera's zoals bv. ANPR-camera's. De bepaling van de voertuigen die in aanmerking komen voor vrijstellingen en individuele toelatingen houden rekening met deze handhavingsmethodiek.
- Lokale overheden voorzien zelf de nodige hardware (intelligente camera's (ANPR)) en hebben hierbij vrije keuze over type/leverancier van deze camera's. De Vlaamse overheid ondersteunt de lokale overheden door het opstellen van richtlijnen rond de ingebruikname van de slimme camera's (ANPR) en voorziet een aanspreekpunt, met specifieke aandacht voor de opmaak van het data-protocol en advies over de camerasystemen.
- Vóór het invoeren van de ZES staat een geautomatiseerd handhavingssysteem op punt waarbij ook voertuigen met buitenlandse nummerplaten worden gehandhaafd en desgevallend beboet.
- De Vlaamse overheid staat in voor het nagaan of boetes betaald zijn door middel van fysieke handhavers (via wegcontroles). De Vlaamse overheid doet dit eveneens voor de steden die zelf instaan voor de handhaving. Zo kunnen ook buitenlandse voertuigen die een overtreding begaan gevat worden. Vlaanderen voorziet een platform voor handhaving. Dit platform kan ook gebruikt worden door steden die in eigen handhaving voorzien. Hier kunnen boetes opgevolgd en opgestuurd worden. Dit maakt het eenvoudiger voor de sector, aangezien er een single point of contact is. Hardleerse overtreders kunnen zo opgemerkt worden.
- De handhavende partij krijgt de inkomsten van de boetes.
- De Vlaamse overheid voorziet een databank, afgestemd op de bestaande LEZ-databank, in functie van de vrijstellingen en individuele toelatingen van voertuigen.
- Bij het registreren van buitenlandse voertuigen, vrijstellingen en individuele toelatingen wordt alles in het werk gesteld om de administratieve last bij de bedrijven minimaal te houden.
- De Vlaamse overheid voorziet de nodige systemen voor de controle van de voertuigen en het innen van boetes. Lokale overheden kunnen echter ook opteren om de registratie en handhaving zelf op te nemen (aan de hand van een software systeem naar keuze). In dat geval ontvangen zij de inkomsten van de betaalde bedragen.
- Het is de ambitie om zoveel mogelijk bestaande (slimme (ANPR-)) camera-infrastructuur te gebruiken om ook de ZES te handhaven.
- De kosten voor de partijen die zelf handhaven, waaronder de link naar het centrale platform, de databank en het handhavingplatform worden in samenspraak vastgelegd.

Implementeren handhavingssystemen

Maatregel	Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
Kennisopbouw- en deling handavings-systeem	Onderzoeken mogelijkheden om bestaande slimme camera's (ANPR) in te zetten voor handhaving ZES, wanneer deze zijn geïnstalleerd voor andere doeleinden (bv. handhaving voetgangersgebieden, verantwoordelijkheid DPIA) en/of vandaag onder het politieambt vallen.	Vlaamse overheid (T): AWV Controleorgaan op de politionele informatie (P)	N	R	2024 - 2025	n.v.t
Kennisopbouw- en deling handavings-systeem	Onderzoek naar het potentieel gebruik van geofencing als ondersteuning van handhaving met slimme camera's (ANPR).	Vlaamse overheid (T): VMM	N	R	2027-2032	€€
Implementatie handavingssysteem	De lokale overheden en Vlaamse overheid bepalen hoe de zone wordt gehandhaafd. Er wordt een systeem voor automatische handhaving van de ZES met behulp van ANPR-camera's ⁸ opgezet.	Lokale overheden (T) Vlaamse overheid (T): DMOW	N	R	jaar vóór invoering	€€/stad (bij nieuw systeem)
Implementatie handavingssysteem	Opzetten van een centrale databank voor het aanvragen en toekennen van vrijstellingen en individuele toelatingen (al dan niet gecombineerd met databank LEZ)	Vlaamse overheid (T): DMOW en VMM Federaal (koppeling DIV) (P)	N	R	jaar vóór 1 ^{ste} ZES	€€
Implementatie handavingssysteem	Linken centrale databank met lokale handhavingssystemen van de deelnemende lokale overheden die de handhaving van de ZES zelf organiseren	Vlaamse overheid (T): VMM en DMOW via DV Lokale overheden (P)	N	R	202	€€
Implementatie handavingssysteem	Richtlijnen worden uitgewerkt over het camera-aanbod, opstellen van een data-protocol en de ingebruikname ervan.	Vlaamse overheid (T): DMOW VVSG (E)	N	S	2025	€€
Implementatie handavingssysteem	Stimuleren dat boetes voor overtredingen van buitenlandse chauffeurs kunnen verzonden en geïnd worden (bijvoorbeeld via wegkantcontroles door Vlabel)	Vlaamse overheid (T): DMOW en VMM Vlabel (P)	B	R	2026 - ...	€

⁸ Periode en budget houden geen rekening met het noodzakelijke onderhoud na de implementatie van de slimme camera's (ANPR)

Implementeren handhavingssystemen

*** Legende**

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

3.4 Synergie met modal shift

Uitgangspunten:

- Het verminderen van de verplaatsingen in de stad faciliteert emissievrije stedelijke distributie.
- Bundeling en modal shift zijn ook een belangrijk deel van het verduurzamen van stedelijke logistiek. De verschillende modi (bestel- en vrachtwagen, (cargo)fiets, binnenvaart en spoor) maken een essentieel onderdeel uit van logistiek binnen de stedelijke omgeving. Ruimtelijke afstemming is cruciaal.
- De verschillende logistieke segmenten - zoals retail voeding en niet-voeding, horeca, bouw, facilitaire leveringen, services, afval en e-commerce - vragen elk om een eigen aanpak. Er wordt gestreefd naar de inzet van de meest optimale transportmodus of een combinatie van transportmodi.
- Het werken met overslag hubs kan voordelen bieden voor alle betrokken partijen. Voor steden betekent het minder verkeer. Transporteurs zonder ZE-voertuig hebben zo een alternatief en moeten niet meer zelf de stad in.

Maatregel	Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
Stimuleren van fietslogistiek	Vlaanderen maakt een bedrag vrij voor een subsidie van elektrische en niet-elektrische cargofietsen.	Vlaamse overheid (T): DMOW	N	€	2025 - 2032	€€ / jaar
Stimuleren van fietslogistiek	Met de toepassing van het nieuwe vademecum fietsvoorzieningen zullen de fietspaden breder worden aangelegd. Er wordt rekening gehouden met de leerlessen uit het proefproject "Goederenvervoer per fiets met aanhangwagens", bv. over de breedte ervan en hun plaats op de weg. Uit de evaluatie van het proefproject, blijkt dat de uitzondering van "het niet verplicht gebruik van het fietspad" belangrijk is. Er wordt nagegaan of een meer definitieve regeling op Vlaams niveau vandaag mogelijk is.	Vlaamse overheid (T): AWW Lokale overheden (P)	B	F	2024 - ...	€ / jaar
Stimuleren van fietslogistiek	De Vlaamse overheid ontwikkelt een gids om fietslogistiek in stedelijke omgeving te stimuleren. Bond Beter Leefmilieu en VVSG verspreiden deze gids.	Vlaamse overheid (T): DMOW Lokale overheden (E) BBL (E) VVSG (E)	N	S	2025 - 2026	€€

Synergie met modal shift

Versterken van hubs	Er komt een oproep voor o.a. de verwerving van gronden en/of gebouwen of voor lange-termijn huur of erfpacht van stedelijke overslag hubs in functie van het verduurzamen van stedelijke distributie. Lokale overheden actief in ZES krijgen een voordeel bij de beoordeling van hun subsidiedossier. Het gebruik van de hub is niet verplicht.	Vlaamse overheid (T): VLAIO Lokale overheden (P) Fluvius (P)	N	S	2025 - ...	€€€
Sturen van e-commerce	Lokale besturen implementeren de toolkit “duurzame e-commerce” met aandacht voor ruimtelijke ordening en het gebruik van diverse voertuigen.	Lokale besturen (T)	B	S	2024 - ...	n.v.t.
Aanzwengelen beleving via het water	Kaaimurenprogramma	Vlaamse Overheid (T): DVW	B	F/S	2024 - ...	€€

* Legende

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

3.5 Voldoende aanbod van emissievrije voertuigen

Uitgangspunten:

- Door de CO2-standaarden zijn constructeurs verplicht om tegen 2030 een belangrijk aandeel van hun geproduceerde voertuigen emissievrij te maken. Het is daarom voorzien dat de subsidielijnen en fiscale maatregelen tegen 2032 zullen uitdoven.
- De focus in de uitrol van ZES voor logistiek ligt op batterij-elektrische voertuigen. Andere emissievrije technologieën (zoals waterstof) kunnen bijdragen.
- Er worden financiële en fiscale voordelen voorzien voor (lokale) besturen (ter vergroening van hun eigen vloot), intercommunales, overheidsbedrijven en ondernemingen die actief zijn binnen de ZES. Deze ondersteuning staat in relatie tot de meerkost (TCO) van de zero-emissie alternatieven ten opzichte van conventionele operaties. Voor invoering van de ondersteuningsmechanismen worden de TCO-berekeningen opnieuw gedaan om de financiële ondersteuning voor de volgende jaren te bepalen. Naarmate de invoerdatum dichterbij komt nemen voor N2 en N3 de subsidiepercentages toe en het absoluut bedrag neemt af om ondernemers en lokale overheden te stimuleren de overstap te maken.
- Op basis van de huidige inzichten wordt TCO-pariteit voor bestelwagens (N1) bereikt rond 2027 behalve voor bestelwagens die weinig kilometer afleggen en voor vrachtwagens (N2 en N3) tegen 2029 behalve voor vrachtwagens met MTM tussen 16 en 29 ton. Daarnaast heeft publiek laden een negatieve impact op de TCO van alle voertuigen. De ondersteuningsmechanismen worden hierop afgestemd, onder meer met het oog op de noden van zelfstandigen en kleine ondernemingen. Er wordt rekening gehouden met die toepassingen waarvoor de overstap naar ZES nog een hoge drempel is, met het gelijkheidsbeginsel indachtig.
- Op basis van huidige inzichten rond TCO-pariteit is er voor N1 voertuigen enkel nood aan een specifiek beleid voor operaties met een beperkt aantal gereden kilometer per jaar. Deze voertuigen kunnen steun krijgen tot TCO-pariteit bereikt is. Deze steun eindigt ten laatste eind 2032. Voor de overige N1 voertuigen zijn er op basis van de huidige inzichten geen specifieke ondersteuningsmaatregelen nodig.
- Huidige inzichten geven aan dat TCO-pariteit voor de meeste N2 en N3 voertuigen rond 2029 wordt bereikt. Er kan daarom steun voorzien worden van 2026 tot en met 2028. Deze periode kan verlengd worden indien de TCO-pariteit nog niet bereikt is. De steun neemt procentueel toe (obv TCO-verschil) van 2026 tot en met 2028, maar neemt af in absolute bedragen. Specifieke ondersteuning is met de huidige inzichten nodig voor voertuigen met een MTM tussen 16 en 26 ton. Deze voertuigen bereiken de TCO-pariteit rond 2035. Bij het definiëren van de steunmaatregelen wordt hiermee rekening gehouden. Financiële steun voor deze toepassingen loopt maximaal tot eind 2034 en stopt vroeger wanneer volgens de nieuwe TCO-berekeningen eerder TCO-pariteit bereikt wordt.
- Naast financiële en fiscale voordelen voor de aankoop van emissievrije voertuigen in het kader van de invoering van ZES, is het ook belangrijk om de transportsector (blijvend) te ondersteunen om innovatieve technieken en oplossingen te ontwikkelen los van emissievrije voertuigen en laad- en tankinfrastructuur. Dit kan door projecten op Europees, federaal en Vlaams niveau.

Voldoende aanbod van emissievrije voertuigen

Maatregel	Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
Financiële voordelen aankoop ZE-voertuig	Vlaanderen maakt een bedrag vrij voor een aankoopsubsidie voor emissievrije voertuigen, rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten. Beroepsfederaties verspreiden deze subsidielijn naar hun leden, ondersteunen hen bij de aanvraag en signaleren praktijkervaring naar de bevoegde instantie.	Vlaamse overheid (T): DMOW en VLAIO BBL (E) Beroepsfederaties (E)	B/N	€	2026-2034 of tot wanneer de meerkost tov standaardtechnologie, cfr. TCO)	€/ jaar
Financiële voordelen	De Vlaamse overheid allociert middelen voor innovaties in de stedelijke logistiek, naast het verschonen van de vloot (actief in steden met een ZES). Dit gebeurt via VLAIO-innovatieprojecten en door specifieke MOW-initiatieven. VIL en de beroepsfederaties verspreiden de kennis naar kleinere ondernemingen	Vlaamse overheid (T): DMOW en VLAIO VIL (P)	B	€	2024 - (minstens) 2026	€€€€
Financiële voordelen aankoop ZE-voertuig	Vlaanderen voorziet financiële ondersteuning aan lokale overheden die een ZES invoeren voor de vergroening van hun vloot, rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten. VVSG verspreidt deze subsidielijn naar hun leden, ondersteunt hen bij de aanvraag en signaleert praktijkervaring naar de bevoegde instantie.	Vlaamse overheid (T): DMOW VVSG (E)	N	F	2026 – 2034	€€ / jaar
Fiscale voordelen aankoop ZE-voertuig	Zero-emissie logistieke voertuigen, waaronder Licht Elektrische Vrachtvoertuigen, vallen onder de hoogste categorie van de verhoogde investeringsaftrek.	federaal	B	€	2024 - 2032	€€ / jaar

Voldoende aanbod van emissievrije voertuigen

Financiële voordelen aankoop ZE-voertuig	Lage interest leningen voor energie-efficiënte vrachtwagens voor de aankoop van zero-emissie vrachtwagens.	Febelfin (T)	N	S	2027 - 2032	€ / jaar tot 2027 €€ / jaar tot 2032
Financiële voordelen gebruik ZE-voertuig	Vrijstelling kilometerheffing voor emissievrije vrachtwagens. De vrijstelling wordt vanaf 2026 gradueel afgebouwd met 20%/jaar.	Vlaamse overheid (T): DMOW	B	S	2024 – 2025	Te bepalen
Testen van emissievrije voertuigen	Er worden twee pilootprojecten opgezet rond het testen van zero-emissie logistieke voertuigen.	Vlaamse overheid: DMOW Fabrikanten emissievrije voertuigen (T) Sectorfederaties (P)	BN	S	2024	€€
Testen van emissievrije voertuigen	De Vlaamse overheid stimuleert kennisinstellingen voor het jaarlijks uitvoeren van een onderzoek naar het in gebruik nemen van emissievrije voertuigen.	Vlaamse overheid (T): DMOW Kennisinstellingen (P)	B	S	2025 – 2032	€
Harmoniseren regelgeving	Opzetten van een kennisprogramma rond “brandveiligheid ZE-voertuigen” met sterke betrokkenheid van de verschillende brandweerzones binnen Vlaanderen en leren van ervaringen uit Nederland. De beroepsfederaties en VVSG verspreiden de opgedane kennis naar hun leden.	Lokale overheden (brandweerzones) (T) Vlaamse overheid (P) Beroepsfederaties (E) VVSG (E)	N	I	2024 - 2027	€ of N.v.t.

Voldoende aanbod van emissievrije voertuigen

Harmoniseren regelgeving	Op basis van kennisprogramma “brandveiligheid ZE-voertuigen”: regelgeving afstemmen op reële risico's en regelgeving in verschillende brandweerzones maximaal harmoniseren.	Lokale overheden (brandweerzones) (T) Vlaamse overheid (P)	N	R	2025 - 2028	N.v.t.
-------------------------------------	---	---	---	---	-------------	--------

* Legende

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

3.6 Laadinfrastructuur

Uitgangspunten:

- Voor laadinfrastructuur geldt ook voor logistieke voertuigen de ladder van laden. Dit betekent dat er zoveel mogelijk laadoplossingen worden voorzien op private (bedrijven)terreinen en dat aanvulling wordt voorzien op semi-publiek en tot slot publiek terrein. Publieke laadinfrastructuur wordt strategisch ingepland – zoals opgenomen in de (bovenlokale) laadplannen - in nabijheid van kernen, in afstemming met bestaande openbare laadinfrastructuur of gemeentelijke plannen daartoe en in synergie met locaties gericht op bundeling en verschuiving naar andere vervoersmodi.
- De netbeheerder voorziet voldoende aansluitingsmogelijkheden en capaciteit op het elektriciteitsnet op bepaalde exacte locaties waar laadinfra moet komen binnen een redelijke termijn van aanvraag. Om een goede voorbereiding te kunnen garanderen, informeren bedrijven met een laadbehoefte de netbeheerder zo snel als mogelijk over hun laadstrategie op eigen terrein.
- Daar waar het distributienet een knelpunt is voor laadinfrastructuur, kan flexibiliteit een oplossing zijn, die bovendien opportuniteiten biedt voor bedrijven met aanpasbaar laadgedrag.
- Gezien de stijgende elektriciteitsvraag door o.m. warmtepompen en elektrische voertuigen, wordt ingezet op een flexibel elektriciteitsnet, en worden volgende zaken onder de aandacht gebracht:
 - o Laden in dalmomenten;
 - o Collectieve oplossingen, zoals het delen van laadinfrastructuur;
 - o Eigen energieproductie van hernieuwbare energie.
- De Lijn staat voor een belangrijke uitrol van elektrische bussen en heeft dus ook nood aan laadinfrastructuur, die voornamelijk in de late avond / 's nachts in gebruik zal zijn. De Lijn staat open voor mogelijke synergiën met logistiek laden.
- Er is vandaag een wettelijk kader beschikbaar rond energiedelen (opgenomen in het Energiedecreet en Energiebesluit), waardoor een bedrijf opgewekte energie met zichzelf kan delen (bv. met een tweede vestiging), peer-to-peer energiedelen mogelijk is en energiedelen in een energiegemeenschap gereguleerd is. VEKA blijft het beleid rond energiedelen opvolgen en verfijnen.
- Om ZES te starten is er een minimum netwerk aan laadinfrastructuur nodig. Deze installatie van laadinfrastructuur loopt parallel met de invoering van de ZES. Zo groeit het zero-emissie wagenpark samen met de laadinfrastructuur. De aanwezigheid van voldoende (semi)-publieke laadpunten waar aan competitieve prijzen kan geladen worden is in verschillende logistieke toepassingen cruciaal om TCO-pariteit te bereiken.

Laadinfrastructuur

Maatregel	Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
In kaart brengen laadbehoefte	Alle ondertekenaars met een (directe of indirecte) laadbehoefte engageren zich om de eigen laadbehoefte of deze van haar leden in kaart te brengen. Vlaanderen coördineert deze bevraging en staat in voor de conclusies op vlak van de totale laadbehoefte.	Vlaamse overheid (T): DMOW Fluvius (P) Athumi (P) Alle ondertekenaars met laadbehoefte (E)	N	I	2025 - 2027	€€€
Strategie uitbouw laadinfrastructuur	Lokale besturen en de Vlaamse overheid stellen een laadstrategie op (incl. laadlocaties in de ZES, de rand van de stad en eigen vloot), met een link naar de VVR (o.a. rond vrachtwagenparkeren) en in partnerschappen met organisaties die beschikbare ruimte hebben. Er wordt de link gelegd naar de Vlaamse Visie Vrachtwagenparkeren.	Lokale overheden (T) Vlaamse overheid (T): DMOW VVR (P) BBL treedt op als klankbord (E)	N	F	2025 – 2029 2025-2026 bij indien N1 vanaf 2027	€€€
Strategie uitbouw laadinfrastructuur	Opmaak roadmap voor de aanleg van logistieke laadinfrastructuur op privaat, semi-publiek en openbaar domein, conform de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) van de EU.	Vlaamse overheid (T): DMOW EVB en Fluvius treedt op als klankbord (E)	N	F	2024 - 2025	€€€
Strategie uitbouw laadinfrastructuur	De Vlaamse Overheid stelt logistieke makelaars aan die bedrijven kunnen ondersteunen bij de transitie naar een emissievrije vloot en het opstellen van een parkeer- en laadstrategie.	Vlaamse overheid (T): DMOW EVB (P) Fluvius (P)	N	F	2024 - 2032	€€
Strategie uitbouw laadinfrastructuur	De sectorfederaties stimuleren bedrijven om beroep te doen op de logistieke makelaars (zie hoger) voor het opstellen van een parkeer- en laadstrategie op eigen terrein en deze plannen te communiceren aan en af te stemmen met Fluvius. Bedrijven worden gestimuleerd om hiervoor samen te werken.	Sectorfederaties (T) Fluvius (P) Flux50 (P)	N	F	2024 - 2032	N.v.t.

Laadinfrastructuur

Strategie uitbouw laadinfrastructuur	De Lijn onderzoekt of haar laadinfrastructuur kan ingezet worden voor logistiek laden overdag en zal een ondersteunende rol opnemen bij het in kaart brengen van de laadbehoefte en het opstellen van een roadmap voor laadinfrastructuur.	De Lijn (T)	N	F	2024 – 2029	N.v.t.
Communicatie tussen netbeheerder en bedrijven met laadbehoefte	Fluvius zorgt voor eenvoudige doorstroming van informatie tussen de netbeheerder en bedrijven met een laadbehoefte. Dit kan door een online portaal waar bedrijven informatie terugvinden over de netcapaciteit Bedrijven enten zich hierbij op de Capaciteitswijzer (o.b.v. Fluvius Open Data) die Fluvius publiceert voor het middenspanningsnet.	Fluvius (T)	B ⁹	I/F	2024 - 2032	N.v.t
Delen van kennis rond laadinfrastructuur	EVb levert kennis aan de ondertekenaars rond de technische mogelijkheden, interactie met de toeleveranciers (CPO, MSP, hardware, software), beleid rond energiedelen ,...	EVb (T)	N	I	2024 - 2029	N.v.t.
Delen van kennis rond laadinfrastructuur	VEKA stroomlijnt de informatie rond energiedelen en verspreidt deze bij een groter publiek. VEKA zal ook het beleid rond energiedelen blijvend opvolgen en verfijnen.	Vlaamse overheid (T): VEKA Fluvius (P)	B	R/I	2024 - ...	N.v.t.
Delen van kennis rond laadinfrastructuur	De Vlaamse overheid stimuleert kennisinstellingen voor het jaarlijks uitvoeren van minstens één onderzoek naar business cases voor laadinfrastructuur, zoals bijvoorbeeld gedeeld laadinfrastructuur of inductieladen, voor de logistieke sector. Deze worden beschikbaar gesteld via een soortgelijke website als www.vlaanderen.be/een-elektrische-wagen-laden .	Vlaamse overheid (T): DMOW Kennisinstellingen (P)	B	S	2025 - 2032	€ / jaar

⁹ Fluvius stelt begin 2024 een tool voor het middenspanningsnet voor

Laadinfrastructuur

Delen van kennis rond laadinfrastructuur	De Vlaamse overheid engageert zich voor het uitklaren van de brandveiligheid- en verzekeringseisen, zowel voor laadinfrastructuur als voor voertuigen.	Vlaamse overheid (E): DMOW	N	I	2025 – 2027	n.v.t.
Uitrol laadinfrastructuur	Vlaanderen maakt een concreet bedrag vrij voor een aankoopsubsidie voor laadinfrastructuur door bedrijven. Rechtszekerheid en voorspelbaarheid voor de bedrijven vormen hierbij het uitgangspunt. Beroepsfederaties verspreiden deze subsidielijnen naar hun leden, ondersteunen hen bij de aanvraag en signaleren praktijkervaring naar de bevoegde instantie.	Vlaamse overheid (T) Beroepsfederaties (E)	B	€	2025 - 2032	€€€€
Uitrol laadinfrastructuur	Innovatieve laadsystemen worden via de subsidielijnen Clean Power for Transport uitgetest en ondersteund.	Vlaamse overheid (T): DMOW	N	€	2025 - 2032	€€€ (per project)
Uitrol laadinfrastructuur	Laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen wordt opgenomen als voorwaarde bij nieuwe en hernieuwde omgevings- en exploitatievergunningen ¹⁰ .	Vlaamse overheid (T): DOMG Lokale overheden (P)	N	R	2025 - ...	N.v.t.
Uitrol flexibele (energie)diensten	Ontwikkelen flexibiliteits- en andere systeemdiensten ¹¹ en communicatie naar stakeholders met laadbehoefte waar zinvol.	Fluvius (T)	B	F	2024 - ...	N.v.t.

¹⁰ Naar analogie met verplichtingen voor laadpunten voor personenwagens in omgevingsvergunningen: <https://www.vlaanderen.be/een-elektrische-wagen-laden/verplichtingen-voor-laadpunten-bij-parkings>

¹¹ <https://www.wattshappening.be>

Laadinfrastructuur

Financiële voordelen aankoop laadinfrastructuur	Vlaanderen voorziet financiële ondersteuning aan lokale overheden actief binnen de ZES. VVSG verspreidt deze subsidielijn naar hun leden, ondersteunen hen bij de aanvraag en signaleren praktijkervaring naar de bevoegde instantie.	Vlaamse overheid (T): DMOW Lokale overheden (P)	N	F	2024 - 2029	€€
--	---	---	---	---	-------------	----

* Legende

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

Bewustwording bij de sector door het beschikbaar maken van communicatieplannen en delen van good practices

3.7 Bewustwording bij de sector door het beschikbaar maken van communicatieplannen en delen van good practices

Uitgangspunten:

- Doorgedreven en uniforme communicatie vanuit De Vlaamse overheid, lokale overheden en de sectororganisaties moeten bijdragen tot draagvlak, duidelijkheid en voorspelbaarheid voor bedrijven rond de invoering van ZES's.
- Informatie rond LEZ en ZES zal gebundeld worden door kennisinstellingen en Vlaanderen.
- Communicatie rond de beschikbare ondersteuningsprogramma's (bv. logistieke makelaars die bedrijven kunnen adviseren), beschikbare emissievrije voertuigen en subsidieprogramma's voor voertuigen en laadinfrastructuur, zal een belangrijk middel zijn om laadangst weg te nemen bij transporteurs.
- Naast de invoering van de ZES is het belangrijk om burgers te (blijven) sensibiliseren rond de maatschappelijke kosten en baten van verschillende logistieke stromen in kernen.

Maatregel	Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
Kennis van de sector meten en versterken	Sectorfederaties communiceren over de ZES naar hun leden en voeren jaarlijks een bevraging uit naar het draagvlak en welke noden zij nog ervaren.	TLV, FEBETRA, UNIZO, Bouwunie, Belgische Kamer der Verhuizers, Embuild (E)	N	C	2024 - 2032	n.v.t.
Kennis van de sector meten en versterken	Organisatie van jaarlijkse experten sessies gericht op transporteurs m.b.t. TCO voor vracht- en bestelwagens, laadinfrastructuur,... Beroepsfederaties en experten instellingen maken deze sessies kenbaar bij hun leden en partners.	VIL (T) Sector organisaties, VO, EVB (P) Kennisinstellingen (P)	N	C	2027- 2032 Vanaf 2025 indien nieuwe N1 vanaf 2027	€/jaar
Kennis van de sector meten en versterken	Aansporen om TCO-model (bv. ontwikkeld binnen Logibat) te gebruiken en ondersteuning bieden bij gebruik, bijvoorbeeld aan de hand van logistiek makelaars (zie laadinfrastructuur)	Vlaamse overheid (T): DMOW Sectororganisaties (P)	B	C	2027 - 2032	n.v.t
Kennis van de sector meten en versterken	Opzetten kennisprogramma "laadinfrastructuur voor logistieke voertuigen" met communicatie richting bedrijven en lokale overheden.	Vlaamse overheid (T): DMOW Fluvius, EVBelgium (P) ¹²	N	F	2024 - 2029	€€

¹² Ter vergelijking: ElaadNL is een kennis- en innovatiecentrum dat werd opgericht op initiatief van de gezamenlijke Nederlandse Netbeheerders

Bewustwording bij de sector door het beschikbaar maken van communicatieplannen en delen van good practices

Kennis van de sector meten en versterken	Kenbaar maken van informatiekanalen (zie onder), subsidiemogelijkheden en ondersteuningstrajecten (bv. energiemakelaars) aan bedrijven vanuit sectorfederaties.	VIL, TLV, FEBETRA, Unizo,... (T)	N	I	2024 - 2029	n.v.t.
Single-Point-of-Contact voor bedrijven	Online platform met informatie over de verschillende ZES, overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen, eenvoudige nummerplaat-check, subsidies en fiscale regelingen, FAQ's en adviesloket voor vragen op maat. Het platform wordt ook gedeeld binnen het online platform Citerra. Het platform wordt door de sectorfederaties verspreid onder de leden.	Vlaamse overheid (T): DMOW, + VMM, VLAIO (P) Lokale overheden leveren data aan volgens vaste standaard (E) Sectorfederaties (E)	N	I	jaar vóór 1 ^{ste} ZES	€€€
Single-Point-of-Contact voor bedrijven	Ter beschikking stellen van TCO-tool (Logibat) via online platform	Vlaamse overheid (T)	B	I	2024 - ...	n.v.t.
Communicatie toolkit voor lokale besturen	De Vlaamse overheid maakt een communicatietoolkit beschikbaar met huisstijlbestanden (logo's, templates), standaardbrieven (info naar bedrijven, vraag- en antwoord), explainers (infographics, video's, ondernemers aan het woord),...	Vlaamse overheid (T): DMOW en VMM	N	C	1,5 jaar vóór invoering	€€€
Communicatie naar bewoners en handelaars	Lokale overheden communiceren over de impact van de ZES naar bewoners en handelaars (positieve impact zoals betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast, maar ook mogelijke prijsstijgingen die gepaard gaan met het ZE transport)	Lokale overheden (T)	N	I	1,5 jaar vóór invoering	€€
Communicatie naar handelaars en bedrijven	De afbakening van de zero-emissie zone wordt door Vlaamse overheid en/of lokale besturen ter beschikking gesteld van navigatieproviders.	Vlaamse overheid (T): DMOW Lokale besturen (P)	B	I	3 maanden vóór invoering	€

Bewustwording bij de sector door het beschikbaar maken van communicatieplannen en delen van good practices

*** Legende**

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

3.8 Monitoring en evaluatie

Uitgangspunten:

- Het uitvoeren van een nulmeting om de impact van de ZES te evalueren is belangrijk, maar zal altijd gepaard moeten gaan met modellering om rekening te houden met neveneffecten. De stakeholders zullen betrokken worden bij de evaluatie van de werking van de ZES via een evaluatiecommissie. Deze evaluatiecommissie zal op geregelde tijdstippen (in het jaar voorafgaand aan een nieuwe fase) worden samengeroepen.
- Deze kaderovereenkomst is een uitgebalanceerd geheel, waarvan alle ondertekenaars de realisatie van het geheel als essentieel beschouwen voor het welslagen ervan. In de evaluatiecommissie wordt ook dit aspect meegenomen.

Maatregel		Actie	Verantwoordelijkheden*	Status*	Type*	Periode	Budget*
Monitoring en evaluatie ZES	en	Uitvoeren nulmeting op vlak van transport prestaties en duurzaamheid (sociale, ecologische en economische component)	Vlaamse overheid (T): DMOW + VMM Academische sector (P)	N	I	jaar vóór invoering	€€
Monitoring en evaluatie ZES	en	Monitoring van de impact van de ZES op luchtkwaliteit en mobiliteit in steden. Het is toegelaten om bepaalde data (voertuiggegevens, ANPR data, vgl eigen wagenpark en rondrijdend wagenpark) te gebruiken voor monitoring van de ZES. VVSG verzamelt praktijkervaring en signaleert deze naar de bevoegde instantie.	Vlaamse overheid (T): DMOW + VMM Lokale overheden (P) VVSG (E)	N	I	vanaf jaar na invoering	€€
Monitoring en evaluatie ZES	en	Evaluatie van de werking van ZES aan de hand van een evaluatiecommissie. Deze commissie zal zich onder andere buigen over de impact van een ZES, handhaving, , communicatie, flankerend beleid en subsidiebeleid, met inbegrip van de noodzakelijke investeringen vanuit overheid van toepassing op ZES in functie van de TCO, laadinfrastructuur, netcapaciteit, met inbegrip van de vermogens ifv noodzaak op verschillende locaties ...	Vlaamse overheid (T): DMOW + VMM MORA (P) VVSG (P) BBL (P) VIL (P) Fluvius (P) Lokale overheden (P) Sector- en transportfederaties (P)	N	I	Vanaf jaar na invoering, telkens in jaar voorafgaand aan nieuwe fase	€€€

Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie TCO	Voor het invoeren van subsidies (2026) en in het jaar voorafgaand aan een nieuwe fase (2028, 2032 en 2034) worden nieuwe TCO berekeningen uitgevoerd. De gebruikte methode en aannames in deze doorrekeningen zullen verduidelijkt worden in een bijlage bij de TCO-resultaten.	Vlaamse overheid (T) Sector- en transportfederaties (P)	N	I	2024-2035	€
Monitoring en evaluatie ZES	VVSG verzamelt praktijkervaring en signaleert deze naar de bevoegde instantie.	VVSG (T)	N	I	Vanaf jaar na invoering	€

* Legende

Verantwoordelijkheden: (T) = Trekker, (P) = Partner, (E) = Engagement

Status: (B) = Bestaande maatregel of (N) = Nieuwe maatregel

Type: Regulerend (R), Financieel/fiscaal (€), Stimulerend (S), Faciliterend (F), Informerend (I)

Budget (totaal, tenzij anders aangegeven): € < €50.000, €€ < €250.000, €€€ < 500.000, €€€€ > 500.000

4 ORGANISATIE EN ONDERSTEUNING

Er wordt een alternatief voorgesteld aan de huidige overlegstructuur:

- Werkgroepen worden vervangen door een expertenpool, bestaande uit lokale besturen, de sector- en belangenorganisaties. Deze groep wordt geraadpleegd om bijkomende informatie in te winnen, nieuwe voorstellen af te toetsen en dergelijke meer
- Jaarlijkse brede stakeholdermeeting dient vooral om bijkomend te verbinden, voeling te houden met wat er speelt en goede informatiedoorstroming te verkrijgen.

5 SLOTBEPALINGEN

5.1 Uitvoering in overeenstemming met het Belgische recht

De afspraken in deze overeenkomst en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met de Belgische rechtspraak worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de internationale, Europese en Belgische regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften. Alle geschillen tussen partijen omtrent dit afsprakenkader behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van de rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement [NAAM GERECHTELIJK ARRONDISSEMENT].

5.2 Gegevensuitwisseling

- Over eventueel in het kader van de kaderovereenkomst emissievrije stedelijke distributie te verstrekken persoonsgegevens of andere gegevens, zoals bedrijfsgegevens, concurrentiegevoelige informatie, en de verwerking daarvan maken Partijen zodanige afspraken dat wordt voldaan aan de eisen die de van toepassing zijnde Europese en nationale wetgeving daaraan stelt.
- De onderlinge gegevensverstrekking mag niet leiden tot uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie tussen Partijen
- Partijen zullen in het kader van gegevensverstrekking een of meer protocollen opstellen waarin afspraken worden gemaakt over het delen van informatie en de naleving van de daarop van toepassing zijnde Europese en nationale wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensverstrekking en de Wet Openbaarheid van Bestuur.

5.3 Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken in deze kaderovereenkomst niet in rechte afdwingbaar is.

5.4 Toetreding

- Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot de kaderovereenkomst emissievrije stedelijke distributie.
- Toetreding tot Partijen van de kaderovereenkomst is mogelijk voor de Vlaamse overheid, provincies, gemeenten en koepelorganisaties, ondernemings-, sector- en belangenorganisaties en kennisinstellingen.
- Hiertoe maakt een nieuwe partij haar verzoek schriftelijk bekend aan de voorzitter van de stuurgroep (de secretaris-generaal van het departement MOW). In dit verzoek zegt de nieuwe partij toe om zich aan te sluiten bij één of meerdere bijdragen of activiteiten, of om zelf een aanvullende bijdrage of activiteit te formuleren.

- De voorzitter van de stuurgroep stuurt het verzoek door naar Partijen, met het verzoek om in te stemmen met toetreding. Indien Partijen niet reageren binnen 10 werkdagen na het versturen van het verzoek tot instemming, stemmen zij stilzwijgend in.
- Na instemming ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de kaderovereenkomst emissievrije stedelijke distributie en gelden voor die Partij de afspraken van de kaderovereenkomst; en wordt de toetredende partij opgenomen in een bijlage van de kaderovereenkomst emissievrije stedelijke distributie, inclusief eventuele opmerkingen ten aanzien van de toetreding.
- Individuele organisaties of bedrijven kunnen deelnemen aan het netwerk van de kaderovereenkomst door een schriftelijk verzoek in te dienen met argumentatie over haar bijdrage aan de doelstellingen van de kaderovereenkomst. Toegetreden Partijen worden kenbaar gemaakt op het centrale communicatieplatform van DMOW.

5.5 Wijzigingen en ontbinding

- Elke Partij kan de andere partijen schriftelijk verzoeken deze kaderovereenkomst te wijzigen of te ontbinden. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
- Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
- De wijziging of ontbinding en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de kaderovereenkomst gehecht.

5.6 Opzegging

Indien een van de Partijen de afspraken in deze kaderovereenkomst niet voortwenst te laten duren, dan kan deze Partij door middel van schriftelijke opzegging haar deelname beëindigen. Uitgangspunt daarbij is dat overige Partijen in dat geval de kaderovereenkomst continueren.

5.7 Inwerkingtreding

De afspraken in de kaderovereenkomst emissievrije stedelijke distributie treden in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en eindigen op 1 januari 2035.

5.8 Openbaarmaking

Binnen een maand na ondertekening van de kaderovereenkomst emissievrije stedelijke distributie wordt de tekst daarvan door de Vlaamse overheid openbaar gemaakt.

5.9 Naamgeving

Deze overeenkomst kan worden aangehaald als "kaderovereenkomst Emissievrije stedelijke distributie."

6 ONDERTEKENING KADEROVEREENKOMST

Het doel van deze kaderovereenkomst is het vastleggen van afspraken tussen de Vlaamse overheid, lokale overheden, sectoren en de milieubeweging om te komen tot een emissievrije beleving van de Vlaamse steden. Hiermee wordt uniformiteit nagestreefd, alsook de creatie van een gelijk speelveld. De ondertekenende partijen werken gezamenlijk aan de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek (ZES), de aanschaf van een zero-emissie voertuigenpark/vloot, de uitrol van laad- en tankinfrastructuur, handhaving en flankerende maatregelen. De kaderovereenkomst moet zoveel mogelijk lokale overheden in Vlaanderen uitnodigen een ZES in te voeren.

Deze kaderovereenkomst en bijhorende roadmap zijn opgesteld onder het initiatief van de Vlaamse regering (2019 – 2024). Het vormt een kader dat de volgende Vlaamse regering, lokale overheden en ondernemingen toelaat emissievrije stedelijke distributie in de praktijk te brengen. De Vlaamse regering kan op basis van dit document werk maken van een wettelijk kader en voorziet in dat geval in flankerende maatregelen, zoals deze beschreven zijn in dit document. Indien de Vlaamse Overheid dit wettelijk kader invoert, voorziet ze de nodige bijkomende middelen. Aangezien alle relevante spelers in het domein van emissievrije stedelijke logistiek de inhoud van deze kaderovereenkomst onderschrijven en zich engageren voor het nemen van maatregelen, vormt dit document een solide basis voor de verdere uitrol van emissievrije stedelijke distributie in Vlaanderen.

Deze kaderovereenkomst is een uitgebalanceerd geheel, waarvan alle ondertekenaars de volledige realisatie en de financiering van het geheel als essentieel beschouwen voor het welslagen ervan.

Ondertekenende partijen



Bert Janssens



Filip Boelaert



Michiel Van Peteghem



Thierry Goossens



Samir Louenchi



Mark Andries



Klaas Decorte



Klaas Soens



Jochen Goekint



Caroline Deiteren



Philippe Lovens



Steve Sel



Kris Gysels



Greet Dekocker



Lode Verkinderen



Philippe Degraef



Jean-Pierre Waeytens



Vincent Boydens



Frederik Loeckx



Francois Boisseleau