

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

CONCEPT 19-12-24

Besluit van

tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 23 januari 2024, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken; Gelet op artikel 13, eerste lid, en 14, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994; De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.); Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 86d wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22e van bijlage 1 vanwege een milieuzone is van toepassing op personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's of autobussen met een dieselmotor.
2. Het tweede en derde lid vervallen, onder vernumming van het vierde tot en met zesde lid tot tweede tot en met vierde lid.
3. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:

Onder verkeersbord C22e worden de in bijlage 1 opgenomen onderborden C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 of C22e10 geplaatst.

4. In het vierde lid (nieuw) wordt 'C22a' vervangen door 'C22e'.

B

Artikel 86e wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22e van bijlage 1 vanwege een nul-emissiezone is van toepassing op bedrijfsauto's en vrachtauto's of taxi's, met uitzondering van emissieloze voertuigen.

2. Het tweede lid komt te luiden:

Onder verkeersbord C22e worden de in bijlage 1 opgenomen onderborden C22e1 of C22e2 geplaatst.

3. In het vijfde lid, onder a, wordt 'vijfde lid' vervangen door 'derde lid'.

4. Aan het artikel worden twee leden toegevoegd, luidende:

8. Tot en met 31 december 2026 is het eerste lid niet van toepassing op taxi's met emissieklasse 5 die voor 1 januari 2026 zijn geregistreerd als taxi.

9. Tot en met 31 december 2028 is het eerste lid niet van toepassing op taxi's met emissieklasse 6 die voor 1 januari 2026 zijn geregistreerd als taxi.

C

In artikel 87 wordt 'C22a, C22c' vervangen door 'C22e'.

D

Na artikel 96a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 96b

Verkeersborden die zijn geplaatst voor inwerkingtreding van het Besluit van x x 2025 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones (Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone) (Stb. 2025,xxx), die niet voldoen aan dit Reglement, voldoen aan het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van deze wijziging.

E

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De verkeersborden C22a tot en met C22d en bijbehorende omschrijvingen vervallen.

2. Na verkeersbord C22 worden de in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen borden, omschrijvingen en nummers ingevoegd.

ARTIKEL II

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 8, vierde lid, komt te luiden:

Bij verkeersbord C22e, van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, wordt een of meerdere onderborden geplaatst als bedoeld in de artikelen 86d en 86e van het RVV 1990. De onderborden C22e4 en C22e5 kunnen alleen in combinatie met de onderborden C22e1 of C22e2 geplaatst worden.

B

In artikel 9, eerste lid, wordt 'C6 tot en met C22c' vervangen door 'C6 tot en met C22e'.

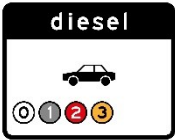
ARTIKEL III

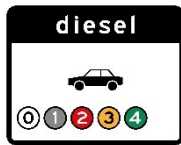
Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2026. Artikel I, onder D vervalt per 1 juli 2026.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Bijlage 1 bij artikel I, onderdeel E, subonderdeel 2, van het Besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en invoering van nieuw verkeersbord voor milieuzones en nul-emissiezones

Bord	Omschrijving	C22e
	Gesloten voor personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's, autobussen of taxi's vanwege emissie-eisen (milieuzone of nul-emissiezone)	
Bord	Omschrijving	C22e1
	Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen	
Bord	Omschrijving	C22e2
	Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto's, vrachtauto's en taxi's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen	
Bord	Omschrijving	C22e4
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 4 tot en met 6	
Bord	Omschrijving	C22e5

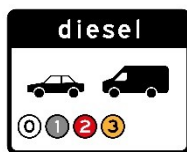


Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 5 en 6

Bord

Omschrijving

C22e6

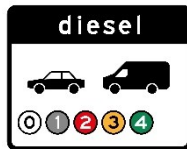


Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's, toegankelijk voor emissieklasse 4 tot en met 6

Bord

Omschrijving

C22e7

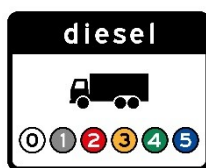


Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's, toegankelijk voor emissieklasse 5 en 6

Bord

Omschrijving

C22e8

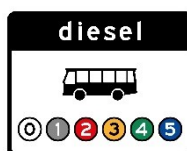


Onderbord bij C22e: milieuzone voor vrachtauto's, toegankelijk voor vrachtauto's emissieklasse 6

Bord

Omschrijving

C22e9

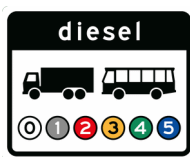


Onderbord bij C22e: milieuzone voor autobussen, toegankelijk voor autobussen emissieklasse 6

Bord

Omschrijving

C22e10



Onderbord bij C22e: milieuzone voor vrachtauto's en autobussen, toegankelijk voor vrachtauto's en autobussen emissieklasse 6

Bord

Omschrijving

C22f



Einde geslotenverklaring vanwege emissie-eisen (milieuzone of nul-emissiezone)

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit zorgt voor twee wijzigingen. Om te beginnen wordt het voor de wegbeheerder mogelijk de nul-emissiezone ook voor taxi's van toepassing te laten zijn. Hier is ook een aanpassing van de bebording voor nodig. Er is een nieuw verkeersbord ontworpen dat het niet alleen mogelijk maakt nul-emissiezones voor taxi's in te stellen maar ook als nieuw verkeersbord voor zowel milieuzones als (andere) nul-emissiezones gaat fungeren. Dit laatste is de andere wijziging van dit besluit. De bestaande afzonderlijke verkeersborden voor milieuzones en nul-emissiezones worden vervangen door een nieuw toekomstbestendig verkeersbord met bijbehorende nieuwe onderborden. Door de nieuwe onderborden kunnen gemeenten die een nul-emissiezone instellen voor bedrijfsauto's, vrachtauto's en eventueel taxi's hun bestaande milieuzone voor personenauto's op diesel behouden. De invoering van de borden leidt voor gemeenten niet tot nieuwe mogelijkheden voor het instellen van milieuzones. De toevoeging van taxi's aan nul-emissiezones wordt verder toegelicht in paragraaf 2 van dit hoofdstuk. Het nieuwe verkeersbord met bijbehorende onderborden wordt nader toegelicht in paragraaf 3.

2. De inhoud van nul-emissiezones voor taxi's

2.1 Inleiding nul-emissiezones taxi's

Dit besluit wijzigt het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zodanig dat gemeenten lokaal een nul-emissiezone voor taxi's kunnen instellen. Met een nul-emissiezone kunnen gemeenten vervuilende voertuigen weren uit delen van hun gemeente. Dit vermindert de uitstoot van broeikasgassen en van zogenaamde verkeersemissies als stikstofdioxiden en fijnstof en draagt daarmee bij aan de luchtkwaliteit. In 2019 hebben gemeenten de mogelijkheid gekregen om per 2025 een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs¹- en vrachtauto's.² Het onderhavige besluit geeft gemeenten de mogelijkheid om, middels een verkeersbesluit, hun nul-emissiezone ook te laten gelden voor taxi's.

Dit besluit voorziet tevens in een overgangsregeling en stelt de vrijstellingen vast.

2.2 Hoofdpijnen

2.2.1 Voortraject en probleemschets

¹ In hoofdstuk VB van het RVV 1990 geldt er reeds een afwijkende definitie voor bedrijfsauto's. Bedrijfsauto's zijn voor hoofdstuk VB en deze toelichting lichte bedrijfsauto's met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg.

² Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).

Het Rijk heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend.³ Een belangrijke veroorzaker van een slechte luchtkwaliteit zijn voertuigen op fossiele brandstof. In de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek is in 2014 daarom afgesproken dat er vanaf 2025 uitstootvrije stadslogistiek komt.⁴ Dit vermindert de uitstoot van verkeersemissies, verbetert de lucht die mensen in steden inademen, en draagt bij aan de reductie van de uitstoot van broeikasgassen. In 2019 is in het Klimaatakkoord afgesproken om in 30-40 gemeenten nul-emissiezones, ook wel zero-emissiezones genoemd, in te voeren voor stadslogistiek (bedrijfs- en vrachtauto's).⁵ Bij het in noot 2 aangehaalde besluit zijn de nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's juridisch verankerd. Bij besluit van 29 juni 2023 tot wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in verband met de tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones) is nadere invulling gegeven aan de regels voor de nul-emissiezones voor deze voertuigen.⁶

Naast bedrijfs- en vrachtauto's dragen ook taxi's op fossiele brandstof bij aan het probleem van slechte luchtkwaliteit in stedelijk gebied. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom in 2021 vastgelegd dat onderzocht zou worden of de nul-emissiezones ook voor taxi's zouden kunnen gaan gelden.⁷ Nul-emissiezones voor bedrijfsauto's, vrachtauto's en taxi's vormen een belangrijke tussenstap op weg naar volledig schoon wegverkeer in 2050.⁸

Al sinds 2019 is er overleg tussen gemeenten, het Rijk, vertegenwoordigers van de taxisector, en andere publieke en private partijen over uitstootvrij taxivervoer. Dit heeft geresulteerd in ondertekening van het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer (verder: Afsprakenkader) in april 2022.^{9, 10} Met de ondertekening van dit Afsprakenkader heeft het Rijk de intentie uitgesproken om de invoering van nul-emissiezones voor taxi's juridisch mogelijk te maken. Het onderhavige besluit is daar de uitwerking van. Naast de intentie om nul-emissiezones juridisch te verankeren, zijn met de ondertekening van het Afsprakenkader ook afspraken gemaakt over de inzet en benodigde acties om te komen tot uitstootvrij taxivervoer. Zo faciliteren gemeenten de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur en de partijen werken samen aan communicatiemiddelen om taxiondernemingen, -chauffeurs, en reizigers te informeren over de komst van nul-emissiezones voor taxi's.

2.2.2 Keuze voor nul-emissiezones voor taxi's

Gemeenten krijgen met dit besluit de mogelijkheid om nul-emissiezones voor taxi's in te voeren waardoor alle voertuigen die na 31 december 2025 worden geregistreerd als taxi en die rijden op fossiele brandstof geweerd kunnen worden uit die zone. Alleen uitstootvrije taxi's, met emissieklasse Z, mogen de zones nog in. Voor voertuigen die vóór 2026 zijn geregistreerd als taxi komt er een overgangsregeling (zie 2.2.4).

De keuze om gemeenten de mogelijkheid te geven om taxi's te weren die per 1 januari 2026 worden geregistreerd, is gemaakt in overleg met gemeenten, vertegenwoordigers van de taxisector, en andere relevante partijen. Het is belangrijk dat de overstap naar uitstootvrij taxivervoer haalbaar is voor ondernemers. De totale eigendomskosten (aanschaf en kosten gebruik) van taxivoertuigen zijn daarom vergeleken en voor de

³ Kamerstukken II 2019/20, 30175, nr. 343.

⁴ Kamerstukken II 2014/15, 33043, nr. 38.

⁵ Kamerstukken II 2018/19, 32813, nr. 342.

⁶ Besluit van 29 juni 2023 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones) (Stb. 2023, 241).

⁷ Kamerstukken II 2020/21, 31209, nr. 226.

⁸ Kamerstukken II 2018/19, 32813, nr. 342.

⁹ Kamerstukken II 2022/23, 30175, nr. 420.

¹⁰ Het Afsprakenkader is ondertekend door Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Uber, Bolt, SchipholTaxi, ElaadNL, Leaseplan, Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE), de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam, Tilburg, en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

meeste modellen geldt dat de totale eigendomskosten van een uitstootvrij model reeds lager zijn dan die voor een vergelijkbaar model op fossiele brandstof. De verwachting is dat de totale eigendomskosten van uitstootvrije voertuigen in de toekomst nog verder zullen dalen. Naast de eigendomskosten zijn de gemiddelde afschrijvingstermijn van taxi's en beschikbaarheid van uitstootvrije modellen meegewogen bij de keuze om gemeenten de mogelijkheid te geven om taxi's te weren die per 1 januari 2026 worden geregistreerd.

Nul-emissiezones zijn een betrekkelijk eenvoudig middel voor gemeenten om de uitstoot van verkeersemisies te verminderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidsoverlast te reduceren om zo de leefbaarheid in hun gemeente te vergroten. De zones zijn relatief makkelijk te handhaven door gemeenten op basis van kenteken, bijvoorbeeld met camera's en automatische nummerplatherkenning (Automatic Number Plate Recognition; ANPR). Naast gemeenten hebben ook de andere partijen bij het Afsprakenkader hun voorkeur uitgesproken voor nul-emissiezones om uitstootvrij taxivervoer te stimuleren.

De nul-emissiezones voor taxi's sluiten aan bij die voor bedrijfs- en vrachtauto's. Enkel gemeenten met een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's kunnen een nul-emissiezone voor taxi's instellen en de nul-emissiezone voor taxi's in een gemeente is geografisch dezelfde als die voor bedrijfs- en vrachtauto's. Dit draagt bij aan eenduidigheid van het beleid en zorgt ervoor dat voor de handhaving, ontheffingen, en communicatie dezelfde middelen gebruikt kunnen worden als voor bedrijfs- en vrachtauto's.

Nog een reden voor de keuze voor nul-emissiezones is dat ze gelden voor *alle* taxi's; er wordt geen onderscheid gemaakt tussen taxi's op de opstapmarkt (die door reizigers op een taxistandplaats of op straat aangehouden worden) en taxi's op de bestelmarkt (die reizigers telefonisch of per app bestellen).

2.2.3 Gevolgen van nul-emissiezones voor taxi's

Er rijden in Nederland meer dan vijfendertigduizend taxi's, veelal in stedelijke gebieden¹¹. Taxi's rijden zo'n drie keer meer kilometers per jaar dan normale personenauto's, en meer dan zestig procent van de taxi's rijdt op diesel.¹² Een groeiend percentage van de taxi's is uitstootvrij.¹³ Het invoeren van nul-emissiezones voor taxi's kan de transitie naar uitstootvrij taxivervoer verder versnellen. Als in het gebied waar taxiondernemers rijden een nul-emissiezone wordt ingevoerd, kan dat hen stimuleren om (eerder) te kiezen voor een uitstootvrij voertuig.

Nul-emissiezones voor taxi's hebben positieve gevolgen voor de mensen, dieren en planten in de gebieden waar taxi's rijden. De zones verminderen het aantal taxi's op fossiele brandstof, hetgeen leidt tot een reductie van de uitstoot van verkeersemisies, een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, en daarmee een verbeterde leefbaarheid in stedelijke gebieden. Ook leveren nul-emissiezones een bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. De precieze bijdrage van nul-emissiezones voor taxi's aan deze doelstellingen hangt af van het aantal gemeenten dat zal kiezen om een dergelijke zone in te voeren, de omvang van de zones en de lokale verkeerssituaties. Met het ondertekenen van het Afsprakenkader hebben de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Tilburg de intentie uitgesproken een zone in te voeren. Gemeente Haarlemmermeer heeft zich daar inmiddels bij aangesloten. Daarmee wordt een groot deel van de taximarkt bereikt.¹⁴ Meer gemeenten kunnen volgen.

¹¹ Een kwart tot een derde van de taxi's wordt gebruikt voor consumententaxivervoer, de andere taxi's worden ingezet voor zogenoemd doelgroepenvervoer: aanbesteed vervoer van bijvoorbeeld leerlingen, ouderen, en zieken.

¹² Bronnen: Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) en Dienst Wegverkeer (RDW).

¹³ In september 2024 was ruim zesentwintig procent van het totale aantal taxi's uitstootvrij, anderhalf jaar eerder was dat nog zestien procent. Meer dan de helft van de nieuw gekochte voertuigen die in de eerste maanden van 2024 als taxi werden geregistreerd zijn uitstootvrij. Bron: RDW.

Als gemeenten een nul-emissiezone voor taxi's invoeren, heeft dat gevolgen voor de taxiondernemers die in de zone rijden. Ondernemers die nog in een taxi op fossiele brandstof rijden, zullen moeten investeren in een uitstootvrij model als zij in de zone willen blijven rijden. Met de overgangsregeling wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het natuurlijke investeringsmoment van ondernemers (zie 2.2.4). Voor de meeste modellen geldt dat de eigendomskosten van een uitstootvrije taxi reeds lager zijn dan die voor een vergelijkbaar model op fossiele brandstof. De aanschafkosten kunnen in sommige gevallen nog wel hoger zijn maar ondernemers verdienen deze kosten terug.¹⁵

Taxiondernemers die in de zones rijden maar (nog) niet kunnen voldoen aan de toegangseisen kunnen in bepaalde gevallen een ontheffing aanvragen. Door geharmoniseerd ontheffingenbeleid te voeren en een Centraal Loket in te richten voor ontheffingsaanvragen pogen gemeenten de regeldruk en administratieve lasten voor ondernemers laag te houden (zie 2.4).

Voor gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's invoeren, heeft dat tot gevolg dat ze deze moeten handhaven (zie 2.5). Ook zullen gemeenten een ontheffingenbeleid moeten ontwikkelen. De gemeenten die voornemens zijn een nul-emissiezone voor taxi's in te voeren, hebben aangegeven hun ontheffingsbevoegdheid te willen mandateren aan het Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones dat wordt opgezet in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (zie 2.4).

Gemeenten kiezen zelf of zij een nul-emissiezone voor taxi's willen invoeren. Het instellen van een zone geschiedt vervolgens bij verkeersbesluit. In dat besluit onderbouwt een gemeente de effectiviteit en proportionaliteit van een zone, betreft daarbij de gevolgen voor de inwoners en taxiondernemers en -chauffeurs, en bekijkt of aan alle randvoorwaarden wordt voldaan. Daarnaast weegt de gemeente het invoeren van een nul-emissiezone voor taxi's af tegen andere maatregelen die de luchtkwaliteit en leefbaarheid kunnen verbeteren. De gemeenten die het Afsprakenkader hebben ondertekend, hebben in overleg met KNV en lokale taxiondernemers een plan van aanpak opgesteld voor de invoering van een nul-emissiezone voor taxi's. Ook waarborgen de eisen die gelden voor het nemen van een verkeersbesluit dat gemeenten het besluit om een nul-emissiezone voor taxi's in te stellen met de nodige zorgvuldigheid nemen. Het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES) ondersteunt gemeenten bij het nemen van een verkeersbesluit en stelt modelbesluiten beschikbaar.

2.2.4 Overgangsregeling voor taxi's geregistreerd voor 2026

Taxiondernemers die de afgelopen jaren geïnvesteerd hebben in een voertuig op fossiele brandstof krijgen nog een aantal jaren de tijd om de overstap te maken naar een uitstootvrije variant. De toegangseisen voor de nul-emissiezones voor taxi's worden als volgt:

- alle voertuigen, nieuw of tweedehands, die per 1 januari 2026 worden geregistreerd als taxi moeten uitstootvrij zijn om in de zone te mogen rijden.
- taxi's met emissieklasse 5 die vóór 1 januari 2026 zijn geregistreerd, hebben toegang tot de zone tot 1 januari 2027.
- taxi's met emissieklasse 6 die vóór 1 januari 2026 zijn geregistreerd, hebben toegang tot de zone tot 1 januari 2029.¹⁶

De toegangseisen zijn tot stand gekomen in overleg met de partijen bij het Afsprakenkader. Er is gezocht naar een balans tussen het bewerkstelligen van een substantiële bijdrage aan het reduceren van verkeersemisies enerzijds, en haalbaarheid

¹⁴ Het precieze aantal taxi's dat in iedere gemeenten rijdt is niet bekend. Uit een analyse van het CBS blijkt wel dat de meeste taxikilometers worden gereden in Amsterdam, en dat bijna de helft van alle taxikilometers wordt gereden in Noord-Holland, Zuid-Holland, en Noord-Brabant samen.

¹⁵ In het doelgroepenvervoer zijn contractafspraken bepalend voor het investeringsmoment en voor wanneer de aanschafkosten terugverdiend worden.

¹⁶ De emissieklasse geeft aan hoe vervuילend een voertuig is. Grofweg geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten.

voor taxiondernemers anderzijds. De totale eigendomskosten, afschrijvingstermijn van taxi's, en beschikbaarheid van uitstootvrije taxi's zijn daarbij meegewogen.

De toegangseisen gelden voor alle nul-emissiezones voor taxi's ongeacht het moment waarop een gemeente een dergelijke zone invoert.

2.3 Vrijstelling voor rolstoeltoegankelijke taxi's

Eigenaren van rolstoeltoegankelijke taxi's kunnen veelal nog niet voldoen aan de toegangseisen van de nul-emissiezones. Betaalbare, uitstootvrije rolstoeltoegankelijke taxi's zijn nog onvoldoende beschikbaar. Daarom zijn rolstoeltoegankelijke taxi's tot 2030 vrijgesteld van de geslotenverklaring van de nul-emissiezones voor taxi's. Rolstoeltoegankelijke taxi's zijn in het kentekenregister herkenbaar aan de carrosseriecode SH, als aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoeltoegankelijke taxi, of met de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149. Het aflopen van de vrijstelling zal in 2028 geëvalueerd worden om te bepalen of er vanaf 2030 wel voldoende betaalbare, uitstootvrije modellen beschikbaar zijn.

2.4 Geharmoniseerd ontheffingenbeleid

Er zullen, naast eigenaren van rolstoeltoegankelijke taxi's, waarschijnlijk ook andere taxiondernemers zijn die (nog) niet aan de toegangseisen van de nul-emissiezones kunnen voldoen. In bepaalde gevallen kunnen de eigenaren van deze taxi's een ontheffing aanvragen om in de nul-emissiezones te kunnen rijden. Het is ongewenst als ondernemers in verschillende gemeenten worden geconfronteerd met verschillend ontheffingenbeleid en verschillende aanvraagprocedures. Daarom maken de gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's in gaan voeren, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afspraken over geharmoniseerd ontheffingenbeleid dat de gemeenten gezamenlijk zullen voeren. Het gaat dan bijvoorbeeld om dagontheffingen om een aantal keer per jaar een nul-emissiezone in te kunnen rijden. Daarnaast worden afspraken gemaakt over het verlenen van ontheffingen voor een langere periode, bijvoorbeeld als faillissement dreigt voor een ondernemer of als een ondernemer een uitstootvrij voertuig heeft gekocht maar dit nog niet is geleverd.

Ook wordt gekeken naar het doelgroepenvervoer, aanbesteed vervoer van bijvoorbeeld leerlingen, ouderen, en zieken, dat uitgevoerd wordt door taxi's. De gemeenten die voornemens zijn een nul-emissiezone voor taxi's in te voeren, besteden hun doelgroepenvervoer uitstootvrij aan of gaan dat doen. Maar er zal ook doelgroepenvervoer in de zones rijden dat bijvoorbeeld door omliggende gemeenten wordt aanbesteed of door andere partijen. Mogelijk kan een deel daarvan door lopende afspraken met hun opdrachtgever (nog) niet voldoen aan de toegangseisen van de nul-emissiezones. Er is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's gaan instellen een inventarisatie gemaakt van deze groep. De gemeenten werken samen en in overleg met de branche de voorwaarden uit voor het krijgen van een ontheffing.

Het is de bedoeling dat de ontheffingen zullen worden beoordeeld door het Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones dat wordt opgezet in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. De gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's invoeren, hebben aangegeven hun ontheffingsbevoegdheid te zullen mandateren aan het Centraal Loket. Ondernemers kunnen dan terecht bij dit loket om een ontheffing aan te vragen voor één of voor meerdere gemeenten met een nul-emissiezone. Dit zorgt voor uniformiteit in het ontheffingenbeleid, voor duidelijkheid en voor lagere administratieve lasten voor taxiondernemers en de gemeenten zelf.

2.5 Uitvoering, toezicht en handhaving

De controle bij het binnenrijden van een nul-emissiezone gebeurt door de gemeente op basis van het kenteken, meestal met camera's en automatische nummerplaatherkenning (Automatic Number Plate Recognition; ANPR) of door middel van de inzet van buitengewone opsporingsambtenaren. Overtreding van de geslotenverklaring van een

nul-emissiezone kan leiden tot het opleggen van een geldboete ingevolge de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). De Minister van Justitie en Veiligheid zal bevorderen dat deze overtreding in de Wet Mulder als beboetbaar feit wordt opgenomen.

2.6 Administratieve lasten en nalevingskosten

Er worden in Nederland ongeveer tienduizend taxi's ingezet voor consumententaxivervoer.¹⁷ Driekwart daarvan rijdt hoogstwaarschijnlijk (wel eens) binnen de gemeenten die van plan zijn een nul-emissiezone voor taxi's in te stellen. Ruim zesentwintig procent van alle taxi's was in september 2024 reeds uitstootvrij, in de gemeenten die van plan zijn een nul-emissiezone voor taxi's in te stellen, is dit percentage nog hoger. Het overgrote deel van de overige taxi's heeft emissieklasse 5 of 6. Eigenaren van deze taxi's kunnen de aankomende jaren gebruik maken van de overgangsregeling. Op het moment dat zij (wegens de afschrijvingstermijn van hun voertuig) toch al zouden investeren in een nieuw voertuig worden zij, door de invoering van nul-emissiezones voor taxi's, gestimuleerd te kiezen voor een uitstootvrij voertuig. Dit besluit zorgt niet voor extra administratieve lasten of nalevingskosten voor deze groep.

Er zal een kleine groep ondernemers zijn, een grove schatting is tussen de vijf- en zevenhonderd, voor wie dit niet geldt. Zij zullen, als zij in een nul-emissiezone willen rijden, voortijdig moeten investeren in een uitstootvrij voertuig en daardoor extra administratieve lasten en nalevingskosten hebben. Deze kosten bestaan uit de aanschaf van een nieuw voertuig en de kosten die eventueel gemaakt moeten worden om dit voertuig als taxi te laten registreren en om het kenteken door te geven aan de gemeente. Uitgaande van een uur werk en een uurloon van 47 euro liggen de totale administratieve lasten voor deze groep ondernemers gezamenlijk op maximaal 32.900 euro (700 x 47 euro) eenmalig.

Naast de kleine groep ondernemers die voortijdig investeert in een uitstootvrij voertuig zijn er voor ondernemers die in aanmerking komen voor een ontheffing kosten verbonden aan het aanvragen daarvan. Het aantal te verwachten ontheffingen en de aanvraagprocedure worden verder geïnventariseerd. De verwachting is dat het gaat om een enkele honderden ontheffingsaanvragen per jaar. Uitgaande van driehonderd ontheffingsaanvragen per jaar die gemiddeld een half uur in beslag nemen, zijn de administratieve lasten daarvan 7050 euro per jaar.

¹⁷ Voor de taxi's die worden ingezet voor doelgroepenvervoer geldt dat het Rijk en gemeenten streven naar uitstootvrij doelgroepenvervoer in 2025. Mogelijk is er toch doelgroepenvervoer dat nog niet uitstootvrij is en in de nul-emissiezones voor taxi's rijdt. De gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's gaan instellen, werken de voorwaarden uit voor het krijgen van een ontheffing voor deze groep.

3. De inhoud van een nieuw verkeersbord voor milieuzones en nul-emissiezones

3.1 Inleiding en achtergrond nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden

Dit onderdeel van de toelichting gaat over het aanpassen van de verkeersborden die een milieuzone of een nul-emissiezone aangeven.

Zowel milieuzones als nul-emissiezones zijn een middel om klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te realiseren. Om een dergelijke zone in te kunnen stellen, is er een verkeersbord nodig dat de zone aangeeft en duidelijk maakt voor welke voertuigen de zone geldt. Met dit besluit worden de eerdere verkeersborden voor milieu- en nul-emissiezones vervangen door een nieuw toekomstbestendig verkeersbord met bijbehorende onderborden.

De aanleiding tot de aanpassing van de verkeersborden is drieledig:

- Om te beginnen is het eerder vastgestelde¹⁸ verkeersbord voor nul-emissiezone (C22c) specifiek ontworpen om bedrijfs- en vrachtauto's te weren. Door het uiterlijk van dit bord kunnen geen andere voertuigcategorieën aan worden toegevoegd. Dit is een probleem geworden nu taxi's, zie paragraaf 2, ook onder de nul-emissiezones kunnen gaan vallen. Om de taxi, en mogelijk in de toekomst nog andere voertuigen te kunnen toevoegen, is nu een algemener bord ontworpen. Het eerder vastgestelde verkeersbord voor nul-emissiezones was praktisch en juridisch niet inzetbaar voor andere voertuigcategorieën dan de daarop afgebeelde bedrijfs- en vrachtauto;
- Een andere reden om de (onder)borden aan te passen is het feit dat als er met de oude borden een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's zou worden ingesteld en een milieuzone voor dieselpersonenauto's, de verschillende (onder)borden ten aanzien van bedrijfsauto's zouden conflicteren. Door de aanpassing van de borden kan er zowel een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's als een milieuzone voor dieselpersonenauto's worden ingesteld.
- Als laatste zou het naast elkaar laten bestaan van twee hoofdborden met verschillende onderborden leiden tot een wirwar aan bebording en onoverzichtelijkheid voor de weggebruiker.

Het nieuwe verkeersbord wordt gebruikt voor alle emissie-gerelateerde zones die opgenomen zijn in het RVV 1990. Daarmee maakt dit verkeersbord het mogelijk zowel een milieuzone als een nul-emissiezone middels de bijbehorende onderborden aan te geven. Het verkeersbord is toekomstbestendig zodat het, zonder het hoofdbord te wijzigen, op termijn mogelijk is ook voor andere voertuigcategorieën een nul-emissiezone in te stellen.¹⁹ Het onderhavige besluit maakt het mogelijk om taxi's aan het toegangsregime van de nul-emissiezones toe te voegen.

¹⁸ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).

¹⁹ Instellen van een nul-emissiezone voor nieuwe voertuigcategorieën is pas mogelijk na wijziging van de tekst en de omschrijving van de verkeersborden in het RVV 1990. Met dit nieuwe toekomstbestendige ontwerp worden zowel administratieve lasten als gemeentelijke kosten minder ten opzichte van de huidige systematiek. Met het onderhavige besluit wordt het invoeren van een nul-emissiezone voor taxi's mogelijk gemaakt.

Daarnaast wordt met deze wijziging de milieuzone personenauto's op diesel losgekoppeld van bedrijfsauto's en wordt het daardoor mogelijk gemaakt om een milieuzone afzonderlijk voor personenauto's te behouden of in te stellen in combinatie met een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's.

Autonome ontwikkelingen

Het nieuwe verkeersbord heeft, behalve voor taxi's, geen invloed op de bestaande toegangsregimes of de afspraken daarover.²⁰ Per 2025 zijn er sowieso al een aantal onderborden vervallen.²¹ Nu dit besluit na die datum in werking treedt hoeven die borden niet vervangen te worden door nieuwe onderborden. Het gaat om de onderborden C22a1, C22a4, C22a6 en C22a8.

3.2 Hoofdlijnen

Het nieuwe verkeersbord bestaat uit een hoofdbord dat een variatie is van een bestaand verbodsbord (C6: gesloten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen). Daarmee worden de bestaande verkeersborden van milieuzones en nul-emissiezones vervangen door één verkeersbord dat een geslotenverklaring aangeeft voor voertuigen in verband met emissie-eisen. Het gaat hierbij om een verbodsbord met daarop de afbeelding van een auto en rookpluimen. Net als in de huidige systematiek van milieuzones en nul-emissiezones, wordt dit verkeersbord altijd gecombineerd met één of meerdere onderborden waarbij combinaties getoond worden van voertuigcategorieën, emissieklassen en brandstoffen. De onderborden geven aan op welke categorieën voertuigen met welke emissieklasse de zone van toepassing is (toegangsregime).

Nieuw verkeersbord en onderborden beter in lijn met BABW en RVV 1990.

Het nieuwe verkeersbord en bijbehorende onderborden zijn beter dan de eerdere borden voor milieuzones in lijn met de bestaande regels voor borden en onderborden in het BABW (artikel 8, tweede lid, onder b) en het RVV 1990 (artikel 67, eerste lid, onder b).

De onderborden geven immers aan voor welke voertuigen de geslotenverklaring geldt. Dit in tegenstelling tot de eerdere borden die juist aangaven welke voertuigen waren toegestaan. In het nieuwe systeem geven de onderborden steeds aan voor welke voertuigen en onder welke voorwaarden (welke emissieklasse) de geslotenverklaring geldt. De op de onderborden aangegeven kleuren van de emissieklassen zijn in lijn met de bestaande systematiek in het RVV 1990.

Met dit besluit verdwijnt de bestaande bebording zoals vastgesteld voor de nul-emissiezones en milieuzones met bijbehorende onderborden vanaf 1 januari 2026, en geldt het nieuwe verkeersbord met bijbehorende onderborden zoals opgenomen in bijlage 1 bij artikel I, onderdeel E, tweede lid, van dit besluit.

De inwerkingtreding van dit besluit is 1 januari 2026. Er geldt voor de bebording een tijdelijke overgangsmaatregel van zes maanden voor gemeenten met een bestaande milieuzone. Gemeenten die op 1 januari 2026 reeds een milieuzone hebben voor bedrijfs- en vrachtauto's, dienen uiterlijk op 1 juli 2026 de nieuwe (onder)borden te hebben geplaatst en indien nodig een nieuw verkeersbesluit te hebben genomen. Op deze manier hebben gemeenten voldoende tijd om de juiste borden te plaatsen zonder dat er gedurende een lange periode verschillende borden met dezelfde betekenis in het straatbeeld te zien zijn.

²⁰ Besluit van 29 juni 2023 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met de tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen van nul-emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones) (Stb. 2023, 241).

²¹ Zie artikel 86d, leden 2 (oud) en 3 (oud) RVV 1990.

3.3 Gevolgen

Het invoeren van het nieuwe verkeersbord en bijbehorende onderborden voor de milieuzones en nul-emissiezones lost een drietal problemen op. Ten eerste wordt het mogelijk op termijn nieuwe voertuigcategorieën, om te beginnen taxi's, aan de bebording van nul-emissiezones toe te voegen. Daarnaast wordt het mogelijk een milieuzone uitsluitend voor dieselpersonenauto's in te voeren in gebieden waar voor bedrijfsauto's een nul-emissiezone geldt. Tenslotte wordt een wirwar aan verkeersborden met onderborden voorkomen. Voor een milieuzone en een nul-emissiezone volstaat een bord met één of meerdere onderborden.

3.4 Uitvoering, toezicht en handhaving

Het nieuwe verkeersbord en de bijbehorende onderborden zijn vanaf 1 januari 2026 van kracht. Vanaf de publicatie van het besluit wordt ingezet op voorlichtingscampagnes om de bekendheid rond de nieuwe bebording te vergroten. Voertuigeigenaren zullen op de landelijke websites voor milieu- en nul-emissiezones (www.milieuzones.nl en www.opwegnaarzes.nl) geïnformeerd worden over de door gemeenten ingestelde milieu- en nul-emissiezones, de van toepassing zijnde regels en de bijbehorende bebording. Op deze websites wordt daarnaast een overzicht gegeven van de milieu- en nul-emissiezones en de combinatie van het nieuwe hoofdbord met de nieuwe onderborden.

Er wordt niet alleen vanuit de landelijke overheid gecommuniceerd. Afzonderlijke gemeenten en brancheorganisaties zullen hun eigen achterban betrekken bij de nieuwe bebording van milieuzones en nul-emissiezones en hen hierover informeren.

3.5 Financiële gevolgen

Gemeenten die ervoor kiezen om een milieuzone of nul-emissiezone in te voeren kunnen een inschatting maken van de financiële gevolgen en hun bestuurlijke lasten naar aanleiding van deze wijziging. De omvang van deze gevolgen is afhankelijk van de concrete besluitvorming, maar vooralsnog beperkt ingeschat, aangezien gemeenten die een nul-emissiezone willen invoeren vanaf 2025 in ieder geval zouden moeten investeren in vervangen en plaatsen van het bord voor de nul-emissiezone. Ook moeten gemeenten die alleen een milieuzone behouden nieuwe bebording invoeren. Aangezien veel van hen sowieso op dat moment de toegangseisen aanscherpen, is nieuwe bebording al onderdeel van de planning.

4. Overleg, advies, consultatie, voorhang en notificatie

In de aanloop naar dit besluit is over de bebording gesproken met gemeenten, de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd), het Ministerie van Justitie en Veiligheid, Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) en Rijkswaterstaat.

Ook zijn de Europese ontwikkelingen op het gebied van harmonisering van bebording voor zones met beperkte toegang voor verkeer in overweging genomen. Het gaat om advies over het gebruik van een hoofdbord van een auto *en face* met uitlaatgassen (zoals in het voorliggende hoofdbord overgenomen) en daaronder de voertuigen waarvoor het hoofdbord geldt (zoals overgenomen in de voorliggende systematiek). Deze systematiek is nu in ontwikkeling en nog niet definitief vastgesteld. De invoering van de Nederlandse nul-emissiezones loopt voor op de ontwikkeling van de Europese en internationale regelgeving. Het nieuwe hoofdbord is vergelijkbaar met het in Vlaanderen gebruikte bord voor een daar geldende lage emissiezone.

Daarnaast is de effectiviteit en begrijpelijkheid van het hoofdbord en de diverse onderborden geëvalueerd door middel van een gebruikersonderzoek, waarbij de deelnemers representatief waren voor de gehele populatie weggebruikers op de Nederlandse autowegen. De resultaten hiervan laten zien dat het hoofdbord sterk

geassocieerd wordt met vervuiling waarbij het duidelijk is dat minder vervuilende voertuigen en voertuigen met een schone brandstof (elektrisch en waterstof) wel naar binnen mogen rijden ongeacht het type onderbord. Er zijn daarnaast aanwijzingen dat respondenten de systematiek van bijvoorbeeld “3 en lager” of “4 of hoger” niet goed kunnen interpreteren in relatie tot de klasse van het voertuig waarin ze rijden (is klasse 3 nou hoger of lager dan klasse 4 en/of is klasse 3 of klasse 4 nou schoner of vervuiler?). Om het risico op onduidelijkheid te verkleinen is er voor gekozen op de nieuwe onderborden expliciet de emissieklassen weer te geven waarvoor de milieuzone geldt. Dit om te voorkomen dat weggebruikers de fout in gaan met betrekking tot de logica over welke emissieklassen hoger of lager zijn en welke emissieklassen schoner of vervuiler zijn.

Het gebruikersonderzoek concludeert dat met de voorgestelde aanpassingen aan het bord en een adequate voorlichtingscampagne weggebruikers mogelijk minder fouten maken en de begrijpelijkheid en duidelijkheid van de nieuwe bebording vergroot worden.

4.1 MKB-toets

Op 31 januari 2023 is in het kader van de MKB-toets gesproken met zes MKB'ers over het voornemen nul-emissiezones voor taxi's in te voeren. De MKB'ers zijn werkzaam op de consumententaximarkt en in het doelgroepenvervoer, in verschillende delen van Nederland. De deelnemers aan het panelgesprek zijn positief over het besluit; zij onderschrijven de onderliggende duurzaamheidsambities en zijn van mening dat de plannen haalbaar zijn maar hebben daarbij een aantal aandachtspunten.

Het eerste is dat rolstoeltaxi's en taxi's voor liggend ziekenvervoer worden vrijgesteld, en dat het aflopen van die vrijstelling in 2030 tijdig wordt geëvalueerd om te bepalen of er dan wel voldoende betaalbare, uitstootvrije rolstoeltaxi's beschikbaar zullen zijn. In 2028 zal dit worden geëvalueerd, zie paragraaf 2.3.

Een tweede aandachtspunt voor de deelnemers is dat er voldoende laadinfrastructuur moet zijn, waaronder zogenaamde snellaadpleinen, mogelijk speciaal voor taxi's. Gemeenten faciliteren de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur en stemmen hierbij af met de netbeheerder en relevante marktpartijen, zoals ook vastgelegd in het Afsprakenkader. Het Rijk werkt ook samen met deze partijen binnen de zogenoemde Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). De laadbehoefte van taxi's wordt meegenomen in de inventarisatie die in dit kader gemaakt wordt van de benodigde laadinfrastructuur. De NAL heeft als doel ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van laadinfrastructuur in Nederland aansluit bij de groei van alle soorten elektrisch vervoer, met als voornaamste doel dat er voldoende laadmogelijkheden zijn. In de NAL samenwerkingsovereenkomst zijn hierover concrete afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio's.²²

Het is voor de MKB'ers belangrijk dat goed gekeken wordt naar het doelgroepenvervoer. Dat dient volgens hen als een vorm van openbaar vervoer voor mensen die van het reguliere openbaar vervoer geen gebruik kunnen maken. Uitstootvrij rijden mag niet ten koste gaan van de dienstverlening aan deze mensen, bijvoorbeeld omdat tijdens een rit geladen zou moet worden. Het is belangrijk dat de opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer (veelal gemeenten) hier aandacht voor hebben. In het kader van het Convenant en Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer worden opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer door het Rijk gestimuleerd en geholpen bij het aanbesteden van uitstootvrij vervoer.²³

²² Kamerstukken II 2021/22, 31305, nr. 351; www.agendalaadinfrastructuur.nl.

²³ <https://www.crow.nl/crow-doelgroepenvervoer/zero-emissie-doelgroepenvervoer>.

In het MKB-panelgesprek is verder aan bod gekomen dat, om administratieve lasten voor MKB'ers te beperken, het belangrijk is dat er één loket komt waar ontheffingen aangevraagd kunnen worden, en dat alle gemeenten met een nul-emissiezone voor taxi's hetzelfde ontheffingenbeleid voeren. De deelnemers wijzen erop dat er taxi's zijn die door het hele land rijden, en het daarom mogelijk moet zijn om een ontheffing te krijgen voor alle nul-emissiezones die voor langere tijd geldig is. Deze inbreng van de MKB'ers wordt meegenomen bij het ontwikkelen van het ontheffingenbeleid.

4.2 Internetconsultatie

Van 18 augustus tot 15 september 2023 heeft een internetconsultatie op het ontwerpbesluit plaatsgevonden. Er zijn in totaal vijftien reacties ingediend. Vier particulieren hebben gereageerd, zeven bedrijven of vertegenwoordigers van bedrijven, en vier gemeenten. De reacties zijn over het algemeen positief over de mogelijkheid voor gemeenten om een nul-emissiezone voor taxi's in te stellen, de partijen vragen aandacht voor een aantal punten.

Drie reacties wijzen er op dat de toegangseisen, zoals toegelicht in paragraaf 2.2.4, gelden voor iedere nul-emissiezone voor taxi's ongeacht het moment waarop een gemeente de zone instelt. Dit betekent volgens een koepelorganisatie dat ondernemers kort voor invoering van een zone kunnen horen dat hun taxi niet in de zone mag rijden. Een gemeente vraagt om de toegangseisen van een zone afhankelijk te laten zijn van het moment van instellen van de zone. Hier is niet voor gekozen; uniforme toegangseisen voor alle nul-emissiezones voorkomen dat ondernemers geconfronteerd worden met verschillende situaties in verschillende nul-emissiezones. De uniforme overgangsregeling is gebaseerd op de landelijke taxivloot en gemiddelde afschrijvingstermijn van taxi's. Gemeenten zullen wel tijdig moeten communiceren en overleggen met de lokale taxibranche als zij een nul-emissiezone willen instellen. Eventueel kan een gemeente tijdelijk extra ontheffingen verlenen.

Een gemeente vraagt waarom in de toegangseisen is gekozen voor de datum van 1 januari 2025²⁴. Hier is voor gekozen in overleg met gemeenten, vertegenwoordigers van de taxisector, en andere relevante partijen, en na bestudering van de beschikbaarheid en eigendomskosten van uitstootvrije taxi's. De gekozen datum valt samen met het moment vanaf wanneer gemeenten een nul-emissiezone voor taxi's kunnen instellen, wat weer samenvalt met het moment waarop een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's kan worden ingesteld.

Een particulier vraagt waarom er niet gekozen is voor meer generiek beleid. Het Kabinet heeft er voor gekozen om bedrijfsmatig vervoer in de steden als eerste te vergroenen, omdat dit het meest efficiënt en kosteneffectief is. Twee (vertegenwoordigers van) taxibedrijven benadrukken het belang van voldoende (snel)laadinfrastructuur en marktconforme tarieven voor laden. Eén van hen ziet verder graag 'ruim ontheffingenbeleid', ook een gemeente heeft een tweetal opmerkingen over het ontheffingenbeleid gemaakt. Het ontheffingenbeleid wordt samen met de gemeenten en in overleg met de branche vormgegeven.

Over het algemeen wordt de systematiek voor het voorgestelde bord niet ter discussie gesteld, maar wordt gevraagd om verdere verduidelijking. Daarnaast heeft een aantal partijen suggesties gedaan om de formulering en het verkeersbord met bijbehorende onderborden aan te scherpen en de toelichting te verduidelijken. Veel van deze suggesties zijn overgenomen.

Betreffende de systematiek van het gebruiken van kleuren en weergeven van emissieklassen op het verkeersbord en de bijbehorende onderborden is een specifieke reactie ingediend door een particulier. Deze suggestie was eerder in de voorbereidingsfase opgenomen als overweging. De uiteindelijke keuze voor de

²⁴ Oorspronkelijk was het plan de nul-emissiezones voor taxi's per 1 januari 2025 mogelijk te maken. Inmiddels is deze datum opgeschoven naar 1 januari 2026.

systematiek is gemaakt op basis van expert judgement van partijen zoals de Nationale Bewegwijzeringsdienst, gemeenten en de politie én de gebruikerstoets. Uit de gebruikerstoets is gebleken dat het onderbord makkelijker te interpreteren is als alle emissieklassen die geen toegang hebben worden weergegeven. Tevens is ervoor gekozen om de kleuren te gebruiken die reeds aan emissieklassen zijn gehangen in het RVV 1990 en vastgelegd op bestaande onderborden. De keuze voor het wijzigen van de systematiek van de onderborden van 'toegestaan' naar 'verboden' is gemaakt in lijn met de bestaande systematiek in het RVV 1990. Daarmee worden niet de emissieklassen weergegeven die wél toegang hebben.

Er zijn ook kritische reacties binnengekomen betreffende het aantal borden in combinatie met het verkeersbord voor de milieuzones. Het voorgestelde verkeersbord met de bijbehorende onderborden vervangt echter juist de verkeersborden voor zowel nul-emissiezones voor stadslogistiek (C22c) als milieuzones (C22a) om een onoverzichtelijk aantal verkeersborden te voorkomen.

De reactie van een belangenorganisatie om mobiele machines en tractoren expliciet als toegestane voertuigcategorieën op te nemen op de onderborden leidt niet tot een wijziging, omdat mobiele machines en tractoren niet onder het regime van nul-emissiezones vallen. Dit zal voorlopig ook niet het geval zijn waardoor zij niet zijn toegevoegd.

Een gemeente vraagt om flexibiliteit wat betreft de onderborden. Om het voor weggebruikers zo duidelijk mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones overal gelijk zijn.

Naar aanleiding van de reacties van gemeenten voor het combineren van venstertijdgebieden, voetgangerszones en nul-emissiezones in één verkeersbord, zijn gesprekken gevoerd met de desbetreffende gemeenten. Het probleem van het combineren van bebording voor nul-emissiezones en andere typen gebieden, kan niet opgelost worden met aanpassingen van de hoofd- of onderborden voor de nul-emissiezones. Het onderbord geeft namelijk aan voor welke voertuigen het hoofdbord geldt. Het in tijd beperken van het onderbord zou er toe leiden dat het hoofdbord buiten deze tijden niet gold. Gemeenten kunnen wel binnen een nul-emissiezone een venstertijdgebied instellen.

De reacties op de nul-emissiezones voor stadslogistiek en mogelijke uitzonderingen voor bepaalde voertuigcategorieën vallen buiten dit besluit en leiden niet tot wijzigingen van het verkeersbord.

4.3 ATR-toets

Op 14 september 2023 heeft het Adviescollege toetsing regeldruk advies uitgebracht op het ontwerpbesluit. Het college adviseert om het besluit in te dienen nadat met een aantal adviespunten rekening is gehouden.

Ten eerste adviseert het college om te waarborgen dat gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's instellen voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit faciliteren. In het Afsprakenkader is vastgelegd dat gemeenten de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur faciliteren en dat zij met lokale taxiondernemers overleggen of aan de randvoorwaarden voor een nul-emissiezone (waaronder voldoende laadinfrastructuur) wordt voldaan. Bij het nemen van het verkeersbesluit waarmee gemeenten vervolgens een nul-emissiezone voor taxi's instellen, bekijken zij ook of aan alle randvoorwaarden is voldaan. Tegen een verkeersbesluit is bezwaar en beroep mogelijk. In paragraaf 4.1 staat toegelicht wat Rijk en gemeenten doen om te zorgen voor voldoende laadinfrastructuur en netcapaciteit.

Ten tweede adviseert het college om samen met gemeenten één uniform toegangsregime (inclusief ontheffingen) te organiseren. Hoe dit gebeurt, staat in paragrafen 2.2.4 en 2.4.

Het college adviseert verder om in te gaan op de financiële en fiscale voorzieningen voor taxiondernemers en met gemeenten afspraken te maken over de communicatie hierover. Ondernemers kunnen gebruik maken van de Regeling Milieu-investeringsaftrek (MIA) om fiscaal voordelig te investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. In 2024 kon van MIA gebruik worden gemaakt bij de aanschaf van een elektrisch of waterstof aangedreven taxi met negen zitplaatsen of voor rolstoelvervoer. Ieder jaar wordt opnieuw vastgesteld welke bedrijfsmiddelen in aanmerking komen voor MIA. Dit is onder meer afhankelijk van de meerkosten van een milieuvriendelijk bedrijfsmiddel. Meer informatie is te vinden op www.rvo.nl/miavamil. Gemeenten kunnen aanvullende financiële voorzieningen aanbieden aan ondernemers en zullen hierover communiceren.

Tot slot adviseert het college om de (regeldruk)kosten voor bedrijven compleet te maken. Als gemeenten een nul-emissiezone voor taxi's besluiten in te stellen, zullen zij in het verkeersbesluit de gevolgen voor ondernemers inzichtelijk maken en deze afwegen tegen andere belangen, zie verder paragraaf 2.6.

4.4 Voorhang

Het ontwerpbesluit is op 1 december 2023 op grond van artikel 2b Wegenverkeerswet ter voorhang voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer van de Staten-Generaal. De Tweede Kamer heeft op 11 september 2024 gevraagd in hoeverre het ontwerpbesluit past binnen de beleidsvoornemens. Deze vraag is op 8 oktober 2024 beantwoord. Vervolgens is dit antwoord geagendeerd voor het Commissiedebat Duurzaam Vervoer op 17 oktober 2024. Het antwoord heeft niet tot verdere reacties geleid.

4.5 Notificatie [PM]

Het ontwerp van dit besluit is op [PM] voorgelegd aan de Europese Commissie (notificatienummer PM) ingevolge artikel 5, eerste lid, Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PBEU 2015, L 241).

Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen, welke termijn derhalve op [PM] is geëindigd.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (RVV 1990)

Onderdeel A (Artikel 86d RVV 1990)

Subonderdelen 1 en 4

Het vroegere bord voor een milieuzone en het bord voor een nul-emissiezone zijn vervangen door een nieuw verkeersbord dat een milieuzone en/of nul-emissiezone aangeeft met een nieuwe cijferlettercombinatie. De in bijlage 1 opgenomen onderborden bepalen welke voertuigcategorie en welke soort zone van toepassing zijn. Een combinatie van een milieuzone en nul-emissiezone is mogelijk. Een milieuzone, in een gebied met een nul-emissiezone, kan voortaan ook alleen voor personenauto's op diesel worden ingesteld. In een dergelijk gebied geldt dan voor bedrijfsauto's een nul-emissiezone en voor personenauto's op diesel een milieuzone. In alle gevallen wordt het verkeersbord C22e gecombineerd met één of meerdere onderborden (C22e1 tot en met C22e10).

Subonderdeel 1

De term 'bussen' is vervangen door 'autobussen'. Autobussen werden altijd al bedoeld en zijn ook in artikel 1 RVV 1990 gedefinieerd. Ook bij de omschrijving van de onderborden wordt voortaan over autobussen gesproken.

Subonderdeel 2

Doordat dit besluit op 1 januari 2026 in werking treedt kunnen de vroegere leden twee en drie van artikel 86d vervallen en kunnen de andere leden worden vernummerd. In het Besluit van 29 oktober 2019²⁵ is namelijk reeds aangegeven dat de oorspronkelijke leden twee en drie na respectievelijk 1 januari 2022 en 1 januari 2025 niet meer van toepassing zijn.

Subonderdeel 3

Dit artikelonderdeel geeft aan welk(e) onderbord(en) er geplaatst kan/kunnen worden. Voor milieuzones en nul-emissiezones zijn combinaties met andere onderborden niet mogelijk. De onderborden C22e2, C22e4 en C22e5 hebben een nieuwe betekenis. De andere onderborden (C22e1 en C22e6 tot en met C22e10) vervangen bestaande onderborden met dezelfde betekenis.

C22e2 geeft aan dat ook taxi's kunnen worden toegevoegd als voertuigcategorie waarvoor de nul-emissiezone geldt.

De onderborden C22e4 en C22e5 maken een milieuzone mogelijk die uitsluitend geldt voor personenauto's op diesel. Hierdoor kan in een gebied met een nul-emissiezone voor bedrijfsauto's tevens een milieuzone voor personenauto's op diesel van toepassing zijn.

De andere nieuwe onderborden vervangen bestaande onderborden en hebben dus dezelfde betekenis als de eerdere versie van de borden. Onderbord C22e6 vervangt het oude bord C22a2, C22e7 het oude bord C22a3, C22e8 het oude bord C22a5, C22e9 het oude bord C22a7 en tot slot vervangt het nieuwe onderbord C22e10 het oude bord C22a9.

Er is nog geen onderbord C22e3. Dit nummer wordt nog niet gebruikt zodat in de toekomst een nieuw onderbord kan worden toegevoegd met een nieuwe voertuigcategorie waarvoor de nul-emissiezone geldt.

Onderdeel B (Artikel 86e RVV 1990)

Subonderdeel 1

Dit artikel regelt welke voertuigcategorieën onder een nul-emissiezone kunnen vallen. Alleen uitstootvrije bedrijfs- en vrachtauto's en taxi's mogen een nul-emissiezone inrijden. Het artikel zorgt ervoor dat het nieuwe verkeersbord C22e, dat ook voor milieuzones gaat gelden, tevens voor nul-emissiezones van toepassing kan zijn. Door de aanpassing van de tekst en het nieuwe verkeersbord met onderbord wordt het toevoegen van taxi's aan nul-emissiezones mogelijk. Evenals bij milieuzones wordt het toegangsregime voor een nul-emissiezone aangegeven met een verkeersbord in combinatie met een onderbord. Het onderbord maakt duidelijk voor welk voertuig de milieuzone of nul-emissiezone geldt. Het is uitsluitend toegestaan de hier opgenomen onderborden te gebruiken bij een milieuzone of nul-emissiezone. Een nul-emissiezone voor taxi's zal daarom altijd gepaard gaan met een nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's. Zie verder de toelichting bij onderdeel B, subonderdeel 1 en 4.

Subonderdeel 2

Door de onderborden C22e1 en C22e2 wordt aangegeven voor welke voertuigcategorie de nul-emissiezone geldt. Er is nog geen verkeersbord C22e3 zodat in de toekomst een nieuw onderbord met een aanvullende voertuigcategorie aan de nul-emissiezone kan worden toegevoegd. Het onderbord C22e1 heeft dezelfde betekenis als het oude onderbord C22c1. Het nieuwe onderbord C22e2 zorgt voor een nul-emissiezone die ook van toepassing is op taxi's.

²⁵ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).

Subonderdeel 3

Door toevoeging van een nieuw achtste en negende lid geldt er een overgangstermijn voor bepaalde taxi's die al voor 1 januari 2026 zijn geregistreerd als taxi en nog niet uitstootvrij. Het gaat om taxi's met emissieklasse 5 die tot 31 december 2026 toegang houden en om taxi's met emissieklasse 6 die tot 31 december 2028 toegang houden tot de nul-emissiezone van taxi's. De vrijstelling zorgt ervoor dat reeds geregistreerde taxi's de nul-emissiezone nog een paar jaar langer kunnen blijven inrijden. De vrijstelling is niet bedoeld voor taxi's die na inwerkingtreding van de mogelijkheid om nul-emissiezones in te stellen nog worden geregistreerd.

Onderdeel C

Omdat de bestaande borden voor een milieuzone en een nul-emissiezone worden vervangen door een nieuw verkeersbord met een nieuw nummer, is dit artikel aangepast.

Onderdeel D

Om de wegbeheerder tijd te geven de verkeersborden aan te passen blijven de eerdere verkeersborden nog een extra half jaar geldig. Er is voor deze beperkte overgangstermijn gekozen om aan de ene kant gemeenten niet te overvallen met nieuwe borden maar aan de andere kant burgers en bedrijven snel de uniformiteit te bieden van de nieuwe verkeersborden.

Onderdeel E

De oude verkeersborden voor milieuzones (C22a) en nul-emissiezones (C22c) worden vervangen door een nieuw verkeersbord (C22e) met bijbehorende onderborden. Het einde van een milieuzone of een nul-emissiezone wordt aangegeven met het nieuwe verkeersbord C22f.

Artikel II (BABW)

Onderdeel A

(Artikel 8, vierde lid, BABW)

De eerdere verkeersborden C22a, voor milieuzones, en C22c, voor nul-emissiezones, worden vervangen door een nieuw verkeersbord C22e. Dit nieuwe bord zal, net als eerdere borden C22a en C22c, uitsluitend geplaatst kunnen worden met een of meer onderborden als bedoeld in de artikelen 86d en 86e van het RVV 1990. Doordat de onderborden C22e4 en C22e5 alleen in combinatie met de onderborden voor een nul-emissiezone geplaatst kunnen worden, kan alleen in het geval van nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's of taxi's een milieuzone voor personenauto's op diesel worden ingesteld. Als er geen nul-emissiezone geldt, blijft de mogelijkheid bestaan om een milieuzone voor personenauto's op diesel en bedrijfsauto's in te stellen.

Onderdeel B

(Artikel 9, eerste lid, BABW)

Met deze wijziging in artikel 9, eerste lid van het BABW, wordt het voor gemeenten mogelijk om ook voor het nieuwe verkeersbord C22e, net als eerder voor de borden C22a en C22c, boven het verkeersbord het woord 'zone' aan te brengen, met bijvoorbeeld een aanduiding van het betreffende gebied.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2026. Er is voor deze datum gekozen in overleg met gemeenten, vertegenwoordigers van de taxisector, en andere relevante partijen, en na bestudering van de beschikbaarheid en eigendomskosten van uitstootvrije taxi's. De inwerkingtredingsdatum past binnen het stelsel van vaste verandermomenten van regelgeving. Met deze datum wordt rekening gehouden met de minimale invoeringstermijn van drie maanden tussen publicatie en inwerkingtreding die op grond van de Code Interbestuurlijke Verhoudingen geldt voor regelgeving die direct relevant is voor decentrale overheden. Artikel I, onder D vervalt per 1 juli 2026, zie de toelichting op artikel I, onderdeel D.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,