



**Gemeente
Amsterdam**



De gemeente Amsterdam maakt graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op het **Ontwerp besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone (hierna: het ontwerpbesluit)**.

Datum taxiregistratie

In artikel 1, onderdeel C, derde lid, van het ontwerpbesluit is bepaald dat aan artikel 86 e van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 de volgende twee leden worden toegevoegd:

8. Tot en met 31 december 2026 is het eerste lid niet van toepassing op taxi's met emissieklasse 5 die voor 31 december 2024 zijn geregistreerd als taxi.

9. Tot en met 31 december 2027 is het eerste lid niet van toepassing op taxi's met emissieklasse 6 die voor 31 december 2024 zijn geregistreerd als taxi.

Uit de toelichting blijkt dat "gemeenten met dit wijzigingsbesluit de mogelijkheid krijgen om nul-emissiezones voor taxi's in te voeren waardoor alle voertuigen die na 31 december 2024 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 2025 zijn geregistreerd als taxi komt er een overgangsregeling".

Volgens de gemeente Amsterdam dient conform de toelichting in de leden 8 en 9 "die voor 31 december 2024" te worden vervangen door "die voor 1 januari 2025".

Verder merkt de gemeente Amsterdam ten aanzien van die datum ook op dat de overgangsregeling is gekoppeld aan 1 januari 2025. De gemeente Amsterdam verzoekt om in de toelichting op de regeling duidelijk te maken waarom voor 1 januari 2025 is gekozen. Verder vraagt de gemeente Amsterdam aandacht voor het feit dat de meeste gemeenten de nul-emissiezone voor taxi's later invoeren. Dat betekent dat er in die gemeenten een "gat" ontstaat tussen uiterste datum taxiregistratie en datum invoering nul-emissiezone, dat afhankelijk van datum invoering behoorlijk groot kan zijn.

Doelgroepenvervoer

In de toelichting op het ontwerpbesluit is beschreven dat er 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 wordt 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 in overleg met de branche de voorwaarden uit voor het krijgen van een ontheffing, aldus de toelichting.

De gemeente Amsterdam verzoekt om een adequate afbakening van de categorieën voertuigen voor doelgroepenvervoer, nu het daarbij niet alleen om taxi's (voertuigen met blauwe kentekens) gaat. Daarnaast vraagt de gemeente Amsterdam zich af of de geschetste problematiek niet onder de bestaande overgangsregelingen kan worden geschaard.

Flexibiliteit onderborden

Tot slot vraagt de gemeente aandacht voor flexibiliteit voor wat betreft de onderborden. Met de voorgeschreven koppeling van bepaalde voertuig categorieën op de onderborden wordt de keuze voor gemeenten beperkt, zowel in omvang van de zone als in te reguleren voertuig categorie. De gemeente Amsterdam wijst erop dat lokale flexibiliteit gewenst blijft.