



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling

Van: L.J. Verhoek
E-mail: lj.verhoek@rotterdam.nl

Ons kenmerk: AS23/08612 -23/0016981
Bijlage(n): 1

Onderwerp: internetconsultatie wijziging RVV
ivm nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP ROTTERDAM

Ingezonden via webportal

Datum: 15 september 2023

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Gemeente Rotterdam wenst gebruik te maken van de mogelijkheid om te reageren op het voorstel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om het RVV te wijzigen in verband met de uitbreiding van nul-emissiezones naar taxi's en een nieuw verkeersbord voor milieuzones en nul-emissiezones.

Kortheidshalve verwijs ik u naar de bijlage bij deze brief waarin de reacties zijn opgenomen.

Het voorstel is om één verkeersbord met verschillende onderborden op te nemen in het RVV waarmee zowel een zero-emissiezone, een milieuzone of een combinatie van beide ingesteld kan worden. Uit het oogpunt van minder verkeersborden op straat, ruimtelijke inpassing en kosten onderschrijft Rotterdam dit voorstel. Ook wordt het mogelijk om in de toekomst relatief eenvoudig voertuigcategorieën toe te voegen.

Aan de andere kant zijn weggebruikers momenteel gewend aan het huidige milieuzonebord en raken misschien in verwarring als het hoofdbord en de systematiek van de onderborden (nu: welke voertuigen zijn toegestaan, voorstel: voertuigen die niet zijn toegestaan) anders worden.

Rotterdam begrijpt dat dit een lastige afweging is en is bereid om in het proces na deze internetconsultatie mee te denken bij de definitieve keuze van de bebordingssystematiek én de juiste omschrijvingen daarvan in het RVV.

Tot slot benadrukt Rotterdam dat de publicatie van deze wijziging van het RVV niet later mag zijn dan 1 juli 2024. Als die datum niet gehaald wordt en doorschuift naar 1 januari 2025 of nog later, komt het instellen van de zero-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto in Rotterdam ernstig in gevaar.

Hoogachtend,

C.C.M. Verbruggen
Waarnemend afdelingshoofd Mobiliteit
Teamleider

Bijlage(n):
Document met reacties op de voorgestelde RVV-wijziging en de toelichting daarop

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

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 (Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 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 86c wordt als volgt gewijzigd:

In de alfabetische rangschikking wordt het volgende begrip en de bijbehorende begripsbepaling ingevoegd:

taxi: taxi als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;.

B

Artikel 86d wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'C22a' vervangen door 'C22e' en 'personen- en' door 'personenauto's'.

2. Het tweede en derde lid vervallen, onder vernummering van het vierde lid tot tweede lid, vijfde lid tot derde lid en zesde lid tot vierde lid.
3. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:
Onder verkeersbord C22e worden de in de bijlage 1 opgenomen onderborden C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 of C22e10 geplaatst.
4. In het vierde lid (nieuw) wordt 'C22a' vervangen door 'C22e'.

C

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 bedrijfs- 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. 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 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.

D

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

E

Na artikel 96a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 96b

Verkeersborden die zijn geplaatst voor inwerkingtreding van het Besluit van x x 2024 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. 2024, 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.

F

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

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

Met opmerkingen [VL(1): In dit eerste lid in het RVV staat de datum genoemd van 1 januari 2025. Bij invoering van een ze-zone voor taxi op een later moment, ontstaat er een probleem: voorkomen moet worden dat wanneer een gemeente een ze-zone voor taxi invoert op, bijvoorbeeld, 1-1-2026, dat niet-ze-taxi's uit 2025 geen toegang hebben. De eis dat alleen uitstootvrije taxi's zijn toegestaan, moet dan gelden vanaf 1-1-2026.

2. Na verkeersbord C22 worden in alfabetische en numerieke volgorde de in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen verkeersborden en onderborden, met bijbehorende omschrijvingen, ingevoegd.

ARTIKEL II

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

A

In artikel 8, vierde lid, wordt 'verkeersborden C22a, respectievelijk C22c' vervangen door 'verkeersbord C22e'.

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 2025. Artikel I, onder E vervalt per 1 juli 2025.




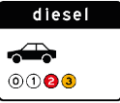
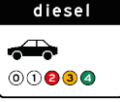
ARTIKEL IV

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit nul-emissiezone taxi en nieuw verkeersbord milieuzone en nul-emissiezone.

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 F, tweede lid, 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)	
	Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen	C22e1
	Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto's, vrachtauto's en taxi's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen	C22e2
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 4 tot en met 6	C22e4
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 5 tot en met 6	C22e5

Met opmerkingen [VL(2): 1. de omschrijving benoemt welke voertuigen WEL zijn toegestaan, maar het onderbord geeft aan welke voertuigen NIET zijn toegestaan. Dat is tegenstrijdig met elkaar. Graag deze twee gelijklopend te laten zijn

2. De onderborden lijken niet allemaal te voldoen aan de gebruikelijke uitvoeringsvoorschriften. Moet bijvoorbeeld het woord taxi op de onderborden niet met hoofdletters worden geschreven? Moeten de pictogrammen niet centraal worden uitgelijnd? Et cetera.

3. In de AVG is opgenomen dat betrokkenen worden geïnformeerd dat hun persoonsgegevens worden verwerkt. De meeste zones zullen met ANPR-camera's gehandhaafd worden. Daarom de suggestie om het onderbord met camera-pictogram én gemeentenaam (verwerkersverantwoordelijke), bord C22a10 uit de 'Leidraad bebording milieuzones', op te nemen in deze bijlage.

Met opmerkingen [VL(3): Indien een milieuzone voor meerdere voertuigen wordt ingevoerd, dan is wellicht één keer het woord "diesel" voldoende en hoeft niet op elk onderbord. Graag hier een opmerking over maken in de toelichting

Met opmerkingen [VL(4): "personenauto's...taxi's" vervangen door "motorvoertuigen". Geeft meer flexibiliteit naar de toekomst

Met opmerkingen [VL(5): De gebruikte pictogrammen voor vrachtauto en autobus zijn niet conform de borden in bijlage 1 van het RVV. Zie bijvoorbeeld bord C7b voor de juiste pictogrammen

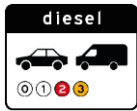


Met opmerkingen [VL(6): De Europese aanduiding voor diesel is een vierkantje en geen rondje. Deze vorm dan ook toepassen op de onderborden

Bord

Omschrijving

C22e6

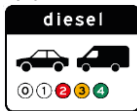


Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's, toegankelijk voor emissieklasse 4 tot en met 6

Bord

Omschrijving

C22e7

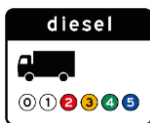


Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's, toegankelijk voor emissieklasse 5 tot en met 6

Bord

Omschrijving

C22e8

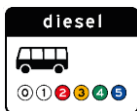


Onderbord bij C22e: milieuzone voor vrachtauto's, toegankelijk voor vrachtauto's emissieklasse 6

Bord

Omschrijving

C22e9

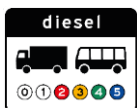


Onderbord bij C22e: milieuzone voor autobussen, toegankelijk voor autobussen emissieklasse 6

Bord

Omschrijving

C22e10



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

Bord

Omschrijving

C22f



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

Met opmerkingen [VL(7): Einde geslotenverklaring (C22f) bord moet geen rand hebben als het niet-zonaal wordt uitgevoerd

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit zorgt voor twee wijzigingen. Het wordt voor de wegbeheerder mogelijk de nul-emissiezone ook voor taxi's van toepassing te laten zijn. Daarnaast worden de bestaande afzonderlijke verkeersborden voor milieuzones en nul-emissiezones vervangen door een nieuw toekomstbestendig verkeersbord met bijbehorende ~~nieuwe~~ onderborden. Dit laatste is tevens noodzakelijk om nul-emissiezones voor taxi's in te kunnen ~~te~~ stellen. Door de nieuwe onderborden wordt het ook mogelijk om, in een nul-emissiezone, uitsluitend voor personenauto's op diesel een milieuzone in te stellen. De toevoeging van taxi's aan nul-emissiezones wordt verder toegelicht in paragraaf 2 van deze toelichting. 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 zogenaamde verkeersemissies als stikstofdioxiden en fijnstof, ~~en~~ draagt bij aan de luchtkwaliteit en draagt bij aan de reductie van de uitstoot van broeikasgassen. In 2019 hebben gemeenten de mogelijkheid gekregen om per 2025 een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs-¹ en vrachtauto's.² Het onderhavige wijzigingsbesluit 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 Hoofdlijnen van dit onderdeel van het besluit

2.2.1 Voortraject en probleemschets

Het Kabinet zet zich in voor verbetering van de luchtkwaliteit, onder andere in stedelijk gebied.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 hierboven aangehaalde besluit van 29 oktober 2019 zijn de nul-emissiezones voor bedrijfs- en vrachtauto's juridisch verankerd. Bij besluit van 29 juni 2023 tot wijziging

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 (bestelauto'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 ten behoeve van de harmonisatie van milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's en bussen met een dieselmotor en het Kentekenreglement ten behoeve van het aantekenen van emissieclassen van voertuigen in het kentekenregister (Stb. 2019, 398).

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

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

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

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

Met opmerkingen [VL(8)]: 'bestelauto's' weglaten omdat lichte bedrijfsauto's waarmee werkzaamheden worden uitgevoerd zoals bijvoorbeeld een hoogwerker, ook onder de afwijkende definitie vallen. Door bestelauto's tussen haakjes toe te voegen suggereert de voetnoot dat dit soort voertuigen hier niet onder vallen.

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 wijzigingsbesluit 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 wijzigingsbesluit de mogelijkheid 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 (zie 2.2.4).

De keuze om gemeenten de mogelijkheid te geven om taxi's te weren die per 1 januari 2025 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 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 2025 worden geregistreerd.

Nul-emissiezones zijn een betrekkelijk eenvoudig middel voor gemeenten om de uitstoot van verkeersemisseries te verminderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en geluidsoverlast

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.

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 dertigduizend taxi's, veelal in stedelijke gebieden. Taxi's rijden zo'n drie keer meer kilometers per jaar dan normale personenauto's, en bijna zeventig procent van de taxi's rijdt op diesel.¹¹ Een groeiend percentage van de taxi's is uitstootvrij.¹² 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, dit leidt tot een reductie van de uitstoot van verkeersemissies, 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.¹³ Meer gemeenten kunnen volgen.

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.

¹¹ Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en Dienst Wegverkeer (RDW).

¹² In april 2023 was ruim zestien procent van het totale aantal taxi's uitstootvrij, anderhalf jaar eerder was dat nog tien procent. Bijna zeventig procent van de nieuw gekochte voertuigen die in de eerste maanden van 2023 als taxi werden geregistreerd zijn uitstootvrij. Bron: RDW.

¹³ Het precieze aantal taxi's dat in iedere gemeente 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.

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 2.2.6).

Voor gemeenten die een nul-emissiezone voor taxi's invoeren, heeft dat tot gevolg dat ze deze moeten handhaven (zie 2.2.7). Ook zullen gemeenten 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 2.2.6).

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 en betreft daarbij de gevolgen voor de inwoners en taxiondernemers en -chauffeurs. Daarnaast weegt de gemeente het invoeren van een nul-emissiezone voor taxi's af tegen andere maatregelen die de luchtkwaliteit en leefbaarheid kunnen verbeteren.

<<<Alinea toevoegen dat door de relatief korte afschrijvingstermijn van taxi's eerder en meer personenauto's beschikbaar komen voor de tweedehands, particuliere markt.>>>

2.2.4 Overgangsregeling voor taxi's geregistreerd voor 2025

Taxiondernemers die de afgelopen jaren geïnvesteerd hebben in een voertuig op fossiele brandstof krijgen nog een aantal jaar 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 2025 worden geregistreerd als taxi moeten uitstootvrij zijn om in de zone te mogen rijden.
- taxi's met emissieklasse 5 die vóór 1 januari 2025 zijn geregistreerd, hebben toegang tot de zone tot 1 januari 2027.
- taxi's met emissieklasse 6 die vóór 1 januari 2025 zijn geregistreerd, hebben toegang tot de zone tot 1 januari 2028 ¹⁴

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 verkeersemissies enerzijds, en haalbaarheid 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.

2.2.5 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.

¹⁴ De emissieklasse geeft aan hoe vervuilend een voertuig is. Grofweg geldt dat hoe hoger de emissieklasse is, hoe minder verontreinigende stoffen worden uitgestoten.

Met opmerkingen [VL9]: Deze bepaling aanpassen en de datum van 1-1-2025 afhankelijk maken van het moment dat een gemeente de ze-zone voor taxi gaat invoeren. Je kan niet met terugwerkende kracht eisen dat taxi's uit 2025 uitstootvrij moeten zijn op het moment dat een ze-zone voor taxi wordt ingevoerd op bijvoorbeeld 1-1-2026. Tekstsuggestie "alle voertuigen, nieuw of tweedehands, die vanaf de datum waarop de ze-zone voor taxi wordt ingesteld worden geregistreerd als taxi, moeten..."

2.2.6 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. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor hun eigen ontheffingenbeleid. Het is echter 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 afspraken over geharmoniseerd ontheffingenbeleid dat zij gezamenlijk zullen voeren. Het gaat dan bijvoorbeeld om dagontheffingen om een aantal keer per jaar een nul-emissiezone in te kunnen rijden. Daarnaast maken de gemeenten afspraken 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 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.

Het is de bedoeling dat de ontheffingen zullen worden **verleend-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.

2.2.7 Uitvoering, toezicht en handhaving

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

Met opmerkingen [VL(10): "zal" vervangen door "kan". Voor overtredingen van een buitenlands kenteken kan een gemeente niet altijd een boete opleggen. Daarnaast kan het CJIB om bepaalde redenen een besluiten om een overtreding niet te beboeten.

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 milieuzones 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 vastgesteld¹⁵ verkeersbord voor nul-emissiezone (C22c) specifiek ontworpen om bestel- en vrachtauto's te weren. Door het uiterlijk van dit bord kunnen er 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 eerdere verkeersbord voor nul-emissiezones was praktisch en juridisch niet inzetbaar voor andere voertuigcategorieën dan de nu afgebeelde bestel- 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 bestel- en vrachtauto's wordt 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 bestelbedrijfs- 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.¹⁶ Het onderhavige besluit maakt het mogelijk om taxi's aan het toegangsregime van de nul-emissiezones toe te voegen.

¹⁵ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ten behoeve van de harmonisatie van milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's en bussen met een dieselmotor en het Kentekenreglement ten behoeve van het aantekenen van emissieclassen van voertuigen in het kentekenregister (Stb. 2019, 398).

¹⁶ 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 bestelauto's en wordt het daardoor mogelijk gemaakt om een milieuzone afzonderlijk voor personenauto's te behouden of in te stellen, al dan niet in combinatie met mits er zich in hetzelfde gebied een nul-emissiezone bevindt voor bestelauto's, bedrijfs- en vrachtauto's.

Autonome ontwikkelingen

Het nieuwe verkeersbord heeft, behalve voor taxi's, geen invloed op de bestaande toegangsregimes of de afspraken er omtrent.¹⁷ Per 2025 zouden er sowieso al een aantal onderborden komen te vervallen.¹⁸ Nu dit besluit per 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 van de wijziging van het verkeersbord voor milieuzones en nul-emissiezones

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 tot verwarring leidden omdat die juist aangaven welke voertuigen waren toegestaan. Dit laatste leidde tot verwarring omdat alleen voor de voertuigcategorieën waarvoor de milieuzone was ingesteld werd aangegeven 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.

Met dit besluit verdwijnt de bestaande bebording zoals vastgesteld voor de nul-emissiezones en milieuzones met bijbehorende onderborden vanaf 1 januari 2025, en geldt het nieuwe verkeersbord met bijbehorende onderborden zoals opgenomen in bijlage 1 bij artikel I, onderdeel F, tweede lid, van dit besluit.

De inwerkingtreding van dit besluit is 1 januari 2025. Er geldt voor de bebording een tijdelijke overgangsmaatregel van zes maanden voor gemeenten met een bestaande milieuzone. Gemeenten die op 1 januari 2025 reeds een milieuzone hebben voor bestel- en vrachtauto's, dienen uiterlijk op 1 juli 2025 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

¹⁷ 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).

¹⁸ Zie artikel 86d, leden 2 (oud) en 3 (oud) RVV 1990.

gedurende een lange periode verschillende borden met dezelfde betekenis in het straatbeeld te zien zijn.

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 een of meerdere onderborden.

Uitvoering, toezicht en handhaving

Het nieuwe verkeersbord en de bijbehorende onderborden zijn vanaf 1 januari 2025 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 [milieuzones en zero-emissiezones](#) ~~—~~ [stadslogistiek \(www.milieuzones.nl, www.opwegnaarzes.nl en www.doehetzero.nl\)](#) geïnformeerd worden over de door gemeenten ingestelde [milieuzones en nul-emissiezones](#), de van toepassing zijnde regels en de bijbehorende bebording. Op deze websites wordt daarnaast een overzicht gegeven van de [milieuzones- en nul-emissiezones](#) en de combinatie van het nieuwe hoofdbord met de nieuwe onderborden.

Niet alleen zal er vanuit de landelijke overheid worden gecommuniceerd. Afzonderlijke gemeenten en brancheorganisaties zullen hun eigen achterban betrekken bij de nieuwe bebording van milieuzones en nul-emissiezones en hen hierover informeren.

Financiële gevolgen

Gemeenten die ervoor kiezen om een milieuzone of nul-emissiezone in te voeren kunnen een inschatting maken van de financiële gevolgen en de administratieve 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 ook de toegangseisen aanscherpen, is nieuwe bebording al onderdeel van de planning.

Advies en consultatie

In de aanloop naar dit wijzigingsvoorstel is gesproken met gemeenten, de Nationale Bewegwijzeringsdienst (Nbd), het Ministerie van Justitie & 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.

<<<Hier, of eerder in deze paragraaf 3.2 ook het hoofdbord voor de Vlaamse Lage Emissiezone benoemen en dat vergelijkbaar is met het nieuwe bord (zie <https://www.vlaanderen.be/lage-emissiezones-lez>). >>>

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 vervuilender?). 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 vervuilender zijn.

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

4. Overleg, advies, voorhang, en notificatie

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 2.2.5.

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 Kabinet werkt ook samen met deze partijen binnen de zogenoemde Nationale Agenda Laadinfrastructuur.¹⁹ De laadbehoefte van taxi's wordt meegenomen in de inventarisatie die in dit kader gemaakt wordt van de benodigde laadinfrastructuur.

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 lang geladen 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.²⁰ In samenwerking met de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland wordt hiervoor een pilot gestart met vijf gemeenten.

¹⁹ Kamerstukken II 2021/22, 31305, nr. 351, www.agendalaadinfrastructuur.nl.

²⁰ <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* [PM]

4.3 *ATR-toets* [PM]

4.4 *Voorhang* [PM]

4.5 *Notificatie* [PM]

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

(RVV 1990)

Onderdeel A

(Artikel 86c RVV 1990)

Dit artikel definieert ten behoeve van de toepassing van hoofdstuk VB het begrip 'taxi'. De definitie verwijst naar de definitie in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen en daardoor sluit deze ook aan bij de definitie van taxivervoer in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000.

Onderdeel B

(Artikel 86d RVV 1990)

Subonderdeel 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 2

Doordat dit Besluit op of na 1 januari 2025 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 2019²¹ is namelijk reeds aangegeven dat de

²¹ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ten behoeve van de harmonisatie van milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's en bussen met een

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 C

(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.

Subonderdeel 3

Door toevoeging van deze leden geldt er een overgangstermijn voor bepaalde taxi's die al voor 1 januari 2025 zijn geregistreerd als taxi en nog niet nul-emissie zijn. Het gaat

dieselmotor en het Kentekenreglement ten behoeve van het aantekenen van emissieclassen van voertuigen in het kentekenregister (Stb. 2019, 398).

om taxi's met emissieklasse 5 die tot 31 december 2026 toegang houden en om taxi's met emissieklasse 6 die tot 31 december 2027 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 D

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

Onderdeel E

Om de wegbeheerder tijd te geven de verkeersborden aan te passen blijven de eerdere verkeersborden nog een half jaar extra 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 F

De eerdere 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.

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 2025. Deze inwerkingtredingsdatum past binnen het stelsel van vaste verandermomenten van regelgeving. Artikel I, onder E vervalt per 1 juli 2025, zie de toelichting hierboven.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,