

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

**Besluit van [datum] tot regeling van de tijdelijke voorwaarden en  
overgangsbepalingen van nul-emissiezones (besluit tijdelijke bepalingen nul-  
emissiezones stadslogistiek)**

***Versie ten behoeve van de internetconsultatie***

Op de voordracht van Onze Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op artikel 13, 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

In artikel 86c wordt in de alfabetische volgorde ingevoegd:

*opleggertrekker*: opleggertrekker als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen met de voertuigclassificatie N<sub>2</sub> of N<sub>3</sub>;

B

Aan artikel 86e worden vijf leden toegevoegd, luidende:

3. Tot en met 31 december 2026 is het eerste lid niet van toepassing op bedrijfsauto's met emissieklasse 5.
4. Tot en met 31 december 2027 is het eerste lid niet van toepassing op bedrijfsauto's met minimaal emissieklasse 6.
5. Tot en met 31 december 2029 is het eerste lid niet van toepassing op:
  - a. de voertuigen, bedoeld in artikel 86d, vijfde lid, onderdelen b tot en met d;

- b. opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017;
- c. vrachtauto's met emissieklasse 6 voor zover die niet onder onderdeel b vallen en met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020.

6. Een ontheffing als bedoeld in artikel 87, voor zover het betreft het verkeerstek C22c, wordt door het bevoegd gezag verleend voor de volgende voertuigen en is geldig in alle nul-emissiezones in het land:

- a. voertuigen van gehandicapten, welke zijn aangepast voor € 500 of meer;
- b. kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

7. Het derde, vierde en vijfde lid, onderdelen b en c, zijn niet van toepassing op bedrijfs- en vrachtauto's die na 31 december 2024 op kenteken zijn gezet.

## **ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2022 en vervalt op 1 januari 2030.

## **ARTIKEL III**

Dit besluit wordt aangehaald als: besluit tijdelijke bepalingen nul-emissiezones stadslogistiek.

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,



## NOTA VAN TOELICHTING

### I. Algemeen

#### 1. Inleiding

Dit besluit bevat een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) ten behoeve van een geharmoniseerd systeem van nul-emissiezones (ook wel zero-emissiezones genoemd) voor lichte bedrijfsauto's (ook wel bestelauto's genoemd) en vrachtauto's. Het huidige wijzigingsvoorstel voorziet in een overgangsregeling en stelt de vrijstellingen en ontheffingen vast met een landelijke werkingssfeer.

In 2014 is de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek gesloten tussen verschillende gemeenten, vertegenwoordigers van bedrijfsleven en belangenorganisaties en de rijksoverheid met als doel dat in 2025 de stadskernen van de bij de green deal aangesloten gemeenten in Nederland emissievrij worden beleverd. De afspraken uit de green deal zijn opgenomen in het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 waarbij is uitgesproken nul-emissiezones in te voeren in de 30-40 grootste gemeenten<sup>1</sup>.

Bij besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het RVV 1990 zijn de nul-emissiezones en het daarbij behorende verkeersbord juridisch verankerd<sup>2</sup>. Daarbij is bepaald dat de nul-emissiezones uitsluitend van toepassing zijn op bedrijfsauto's en vrachtauto's. Gemeenten kunnen daarnaast met milieuzones de toegang van verschillende soorten dieselveertuigen regelen. Met een milieuzone kunnen ook personenauto's worden geweerd, hetgeen niet het geval is bij de nul-emissie zone. Momenteel zijn in 13 gemeenten milieuzones van kracht. Een gemeente kan vanaf 2025 besluiten om in een deel van de stad een nul-emissiezone in te stellen en in een ander deel een milieuzone.

Het onderhavige tijdelijke besluit is er op gericht nadere invulling te geven aan regels voor de nul-emissiezones. Er wordt een overgangsregeling geïntroduceerd voor bepaalde bestel- en vrachtauto's en daarnaast wordt vastgesteld welke voertuigen in aanmerking kunnen komen voor een vrijstelling of ontheffing. Door het RVV 1990 nu op deze wijze aan te passen kunnen belanghebbenden tijdig anticiperen op de voorziene wijzigingen.

In de aanloop naar deze wijziging is intensief gesproken met gemeenten, de VNG, het GNMI en belangenorganisaties (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, MKB Nederland/VNO-NCW, BOVAG en de Stichting Natuur & Milieu) over een geharmoniseerd systeem van nul-emissiezones. Dit heeft ten eerste geresulteerd in het onderhavige tijdelijke besluit, met de vaststelling van eenduidige regels voor heel Nederland voor de nul-emissiezones voor bedrijfsauto's en vrachtauto's. Daarnaast hebben bovenstaande partijen en enkele gemeenten een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek opgesteld. Deze agenda, die naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 wordt ondertekend, heeft het karakter van een gezamenlijk actieplan om te komen tot de invoering van nul-emissiezones.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2018/19, 32813, nr. 342.

<sup>2</sup> 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).

## 2. Hoofdlijnen van het tijdelijke besluit

### 2.1 Algemeen

Gezonde en leefbare steden zijn belangrijk om in te wonen, te werken, te winkelen en te ondernemen. Door efficiënte en emissieloze logistiek in onze steden neemt de uitstoot van broeikasgassen af, verbetert de lucht die mensen inademen structureel en ontstaat een betere doorstroming door nieuwe logistieke concepten. De nul-emissiezones vormen een belangrijke tussenstap op weg naar volledig schoon wegverkeer in 2050. De overstap naar schoon transport in steden vraagt veel van ondernemers en gemeenten. Het kabinet vindt het belangrijk om deze overstap zo in te voeren dat het praktisch, haalbaar en betaalbaar is. Bij het Besluit van 29 oktober 2019 is de mogelijkheid tot instelling van een nul-emissiezone vanaf 2025 in wetgeving opgenomen. Het onderhavige tijdelijke besluit voorziet in een overgangsregeling en stelt de vrijstellingen en ontheffingen vast met een landelijke werkingssfeer. Op deze wijze kunnen ondernemers en gemeenten zich voorbereiden op de komst van de nul-emissiezones.

De volgende basisafspraken worden vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek en gelden voor de introductie van een nul-emissiezone:

- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten nul-emissie aan de uitlaat zijn om de nul-emissiezone in te mogen.
- Alle bestel- en vrachtauto's die de nul-emissiezone inrijden moeten vanaf 1 januari 2030 nul-emissie zijn.
- Gemeenten kondigen minimaal vier jaar voor de invoering de ligging en omvang van de nul-emissiezone aan. Dit is belangrijk om vroegtijdig aan iedereen duidelijkheid te geven.

### 2.2 Overgangsregelingen

Om een zo soepel mogelijke overgang en een geleidelijk en zorgvuldig proces na te streven, waarbij ondernemers voldoende tijd hebben om te kunnen overstappen op een emissieloze bestel- en vrachtauto is een overgangsregeling vastgesteld.

#### *Overgangsregeling vrachtauto's*

- Opleggertrekkers van emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.
- Alle overige vrachtauto's van emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tot 1 januari 2030, toegang tot de nul-emissie zone, als na onderzoek is vastgesteld dat zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

Om zoveel mogelijk rekening te houden met de afschrijvingstermijnen van deze voertuigen mogen opleggertrekkers van emissieklasse 6 op 1 januari 2025 drie jaar ouder zijn dan alle overige vrachtauto's om tot uiterlijk 1 januari 2030 de nul-emissiezone in te mogen rijden. Deze langere termijn geldt ook omdat de verwachting is dat de nul-emissievarianten van opleggertrekkers later en in kleinere volumes beschikbaar komen dan de overige nul-emissie vrachtauto's.

De overgangsregeling voor plug-in hybride vrachtauto's wordt niet in deze aanpassing van het RVV 1990 meegenomen. Deze (voorzien) wijziging kan worden doorgevoerd

zodra is vastgesteld dat deze vrachtauto's aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos kunnen rijden. Daar wordt onderzoek naar verricht. Plug-in hybride vrachtwagens hebben overigens op basis van hun dieselaandrijving een emissieklasse aanduiding, zodat zij in de meeste gevallen gebruik kunnen maken van de overgangsregeling voor emissieklasse 6 vrachtauto's.

#### *Overgangsregeling bestelauto's*

Om voldoende rekening te houden met de afschrijvingstermijnen en beschikbaarheid van nul-emissiebestelauto's geldt de onderstaande overgangsregeling voor bestelauto's:

- Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 toegang tot de nul-emissiezones.
- Bestelauto's van minimaal emissieklasse 6 hebben tot en met 31 december 2027 toegang tot de nul-emissiezones.

### *2.3 Vrijstelling en ontheffing*

Bepaalde soorten bestel- en vrachtauto's worden van de geslotenverklaring van de nul-emissiezone vrijgesteld of kunnen voor een ontheffing in aanmerking komen tot 1 januari 2030. Hierbij wordt grotendeels aangesloten bij de vrijstellingen en ontheffingen die gelden voor de milieuzones. Voor deze voertuigen geldt tevens een uitzondering op de afspraak dat alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet nul-emissie aan de uitlaat moeten zijn om de nul-emissiezone in te mogen. De reden hiervan is de verwachting dat de beschikbaarheid van nul-emissie voertuigen voor die categorieën in 2025 nog te beperkt is.

#### *2.3.1 Vrijstellingen*

In de eerste plaats vallen voertuigen van veertig jaar of ouder onder de vrijstelling. Dit betreft de categorie van klassiekers of oldtimers als onderdeel van het bredere begrip mobiel erfgoed.<sup>3</sup> De tweede categorie vrijgestelde voertuigen betreffen rolstoel toegankelijke voertuigen. Deze voertuigen zijn in het kentekenregister herkenbaar met de code SH of op basis van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147, 149, als aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig. De vrijstellingen van deze twee voertuigencategorieën vervallen uiterlijk 1 januari 2030. De derde categorie vrijgestelde voertuigen zijn acht soorten vrachtauto's die in het kentekenregister herkenbaar zijn aan de specifieke carrosseriecode of aanduiding voor speciale doeleinden. De vrijstellingen vervallen uiterlijk 1 januari 2030 of zodra de datum eerste toelating van het voertuig niet meer twaalf jaar of jonger is. Voor alle vrijstellingen geldt dat deze automatisch worden gegenereerd, een voertuigeigenaar hoeft hiervoor geen actie te ondernemen.

		Carrosserie code of aanduiding voor speciale doeleinden
1	Kraanwagen of mobiele kraan	SF
2	Hoogwerker	27
3	Betonmolen of betonmixer	15
4	Betonpomp	16
5	Brandweerwagen	31
6	Winkelwagen of voor detailhandel-/expositiedoeleinden	23

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2014/15, 34109 nr. 3.

7	Straatveger, straatreiniger, rioolzuiger, kolkenzuiger	19
8	Gepantserd voertuig	SB

### 2.3.2 Ontheffingen

Er is een groep voertuigen waarvoor een generieke vrijstelling niet mogelijk is, omdat zij niet op voorhand herkenbaar zijn aan een bijzondere aantekening in het kentekenregister. Het gaat daarbij om kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een zware laadkraan (een kraan van 35 tonmeter of meer hefvermogen). Voor deze voertuigen wordt ontheffing verleend via het landelijk loket van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland dat nu al operationeel is voor de milieuzones. Deze ontheffingen zijn geldig voor nul-emissiezones in het gehele land en vervallen uiterlijk 1 januari 2030, of zodra de datum eerste toelating van het voertuig niet meer twaalf jaar of jonger is.

Hiernaast kunnen gemeenten ingevolge artikel 87 van het RVV 1990 ook voor andere voertuigen ontheffing verlenen van de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone in hun gemeente. Deze mogelijkheid is al in het RVV 1990 opgenomen en wijzigt niet. Het gaat daarbij in ieder geval om particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bestelauto of vrachtauto. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is vastgelegd dat deze groep een ontheffing kan krijgen. De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken. De gemeente zal particulieren ontheffing verlenen voor het gebruik van hun bestel- of vrachtauto in de nul-emissie zone, nadat bij de aanvraag de benodigde gegevens zijn verstrekt en gecontroleerd. Die ontheffing zal geldig zijn voor nul-emissiezones in het gehele land. De gemeenten voorzien in een uitvoeringssystematiek waarbij een verleende ontheffing wordt overgenomen door de overige gemeenten met een nul-emissiezone. In de praktijk betekent dit dat de kentekens van de ontheffingen voor particulier gebruik worden doorgegeven aan een landelijk loket, dat door alle gemeenten te bevragen is.

### 2.4 Uitvoering, toezicht en handhaving van nul-emissiezones

Voertuigeigenaren kunnen op basis van de kentekengegevens de emissieklasse van hun voertuig inzien op de website [ovi.rdw.nl](http://ovi.rdw.nl). Tevens komt er een website voor zero-emissie stadslogistiek (medio februari 2021) om voertuigeigenaren te informeren over de door gemeenten ingestelde nul-emissiezones en de van toepassing zijnde regels. Niet alleen zal er vanuit de landelijke overheid worden gecommuniceerd. Afzonderlijke gemeenten en brancheorganisaties zullen hun eigen achterban betrekken bij de (weg naar de) nul-emissiezones en hen hierover informeren.

Ten behoeve van de gemeenten die een nul-emissiezone willen inrichten is er het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek. Met experts op het gebied van logistiek, zero-emissietechnieken, juridische dienstverlening, procesondersteuning en onderzoek wordt geholpen bij het voorbereiden en begeleiden van de gemeentelijke besluitvorming. Gemeenten kunnen ook financiële ondersteuning krijgen bij de invoering van een nul-emissiezone.

Ten behoeve van bedrijven met bestel- en vrachtauto's komen er diverse regelingen die de aanschaf van nul-emissie voertuigen ondersteunen. Voor de aanschaf van nul-emissie bestelauto's wordt in de periode tot 2025 185 miljoen beschikbaar gesteld. In 2021 komt er een subsidieregeling met een budget van 22 miljoen euro voor het jaar 2021, waarbij ondernemers tot 5000 euro subsidie kunnen krijgen bij de aanschaf van een emissieloze bestelauto. Binnen de huidige financiële kaders worden de mogelijkheden

onderzocht van een tijdelijke specifieke stimulering om de overstap van een bestelauto emissieklasse 4 naar een zero-emissie bestelauto te ondersteunen.

Voor het stimuleringsprogramma van vrachtauto's is 94 miljoen euro beschikbaar tot 2025. Er komt een stimuleringsprogramma voor ondernemers voor de aanschaf van zero-emissie vrachtauto's, waarbij onder andere een stimuleringsregeling voor brede coalities van fabrikant/importeur, afnemers van zero-emissie vrachtauto's en een exploitant van laadinfrastructuur.

Controle bij het binnenrijden van een nul-emissiezone door een gemeente gebeurt op basis van het kenteken, meestal met camera's op basis van automatische nummerplaatherkenning. Gemeenten kunnen ook buitengewoon opsporingsambtenaren inzetten voor handhaving van de nul-emissiezone. Het kabinet blijft zich inzetten om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen snel mogelijk te maken, bij voorkeur via Europese regelgeving, desnoods via bilaterale afspraken. Dit blijft echter afhankelijk van de bereidheid van buurlanden om hiervoor wijzigingen in hun wetgeving door te voeren. Overtreding van de geslotenverklaring van een nul-emissiezone leidt tot het opleggen van een geldboete ingevolge de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder). Deze overtreding wordt met ingang van 1 januari 2025 door de Minister van Justitie en Veiligheid in de Wet Mulder als beboetbaar feit opgenomen.

### **3. Monitoring en evaluatie**

Betrokken partijen stellen gezamenlijk een monitoringsplan (stads-)logistiek op, onder andere met indicatoren om de effecten van maatregelen te meten; jaarlijkse monitoring van zowel de betaalbaarheid (ontwikkeling van de aanschafprijzen en gebruikskosten, financieringsmogelijkheden zoals subsidies), als de haalbaarheid (beschikbaarheid van zero-emissie voertuigen, logistieke laadinfrastructuur) van de maatregelen en de voortgang van het instellen zero-emissiezones. Er komt een evaluatieplan (stads-)logistiek. In 2024 zal worden geëvalueerd of de wereldwijde productie van zero-emissie bestelauto's voldoende is voor de Nederlandse markt om redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. Dit wordt voorafgegaan door de reeds aangekondigde evaluatie van de harmonisatie van milieuzones in 2022. Hierbij wordt bekeken op welke termijn voertuigcategorieën, zoals taxi's, autobussen en personenauto's, aan de nul-emissiezone kunnen worden toegevoegd.

### **4. Overleg, advies en voorhang**

De overgangsregeling en de vrijstellingen en ontheffingen zijn besproken in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Deelnemers aan de Uitvoeringsagenda zijn evofenedex en TLN, MKB Nederland/VNO-NCW, BOVAG, Vereniging Rai, de Stichting Natuur en Milieu, de VNG, het GNMI en enkele afzonderlijke gemeenten. Partijen blijven betrokken bij de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

#### *4.1 MKB-toets*

Op 7 december 2020 heeft een MKB-toets plaatsgevonden over het beleidsvoornemen tot harmonisatie van de nul-emissie zones zoals verwoord in de Kamerbrief van 5 oktober 2020. Daarbij zijn de volgende opmerkingen naar voren gebracht. Naar het oordeel van de ondernemers is het voorstel erg ambitieus. Het belang van een landelijk geharmoniseerde aanpak en het werken met een landelijk loket voor ontheffingen wordt onderschreven.

Er worden vraagtekens gezet bij de tijdige beschikbaarheid van voldoende emissievrije voertuigen. Daarnaast is er twijfel of de verschillende soorten voertuigen over voldoende actieradius beschikken. Als dat niet het geval is wordt het logistieke proces verstoord. Ook zijn er vele soorten voertuigen op de markt die nog niet emissieloos leverbaar zijn. Het kabinet zet zich samen met andere landen verenigd in de Transport Decarbonisation Alliance in om voertuigproducenten te stimuleren met een voldoende en passend aanbod van emissievrije voertuigen te komen. Daarnaast zal begin 2021 de subsidieregeling voor emissieloze bestelauto's in werking treden. Deze regeling zorgt ervoor dat de ingroei van de emissievrije bestelauto's nu al start. De regeling stelt een minimale actieradius, waardoor het voertuig een geschikt alternatief vormt voor de diesel variant.

De deelnemers twijfelen daarnaast of er in 2025 voldoende laadinfrastructuur en waterstofvulpunten zullen zijn. Ook wordt betwijfeld of het elektriciteitsnetwerk de extra vraag aan kan als er veel elektrisch vrachtvervoer en bouwmaterieel bij komt. Het rijk werkt met gemeenten en betrokken stakeholders samen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) om ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur geen belemmering vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. De netbeheerders zijn vertegenwoordigd en actief binnen de NAL. Tot slot wordt binnen de NAL-werkgroep logistiek expliciet ingespeeld op de (toekomstige) laadbehoeften vanuit stadslogistiek. Daarbij zal elke gemeente een laadvisie opstellen waarbij rekening wordt gehouden met de opgaven uit de NAL.

Er wordt opgemerkt dat het lijstje met bijzondere voertuigen dat in aanmerking komt voor vrijstelling of ontheffing niet volledig is. Hier wordt in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek verder aan gewerkt. Als blijkt dat aanvullende vrijstellingen voor specifieke voertuigen nodig zijn, dan wordt dit bij een volgende wijziging van het RVV geregeld.

In het kader van de overgangsregeling voor vrachtwagens wordt opgemerkt dat zware vrachtwagens met een bijzondere opbouw een langere afschrijftermijn hebben dan 8 jaar. Voor een deel vallen deze echter reeds onder de vrijstellingen en ontheffingen.

Er wordt gesteld dat de ontheffing voor particulier gebruik kan leiden tot ongewenst gedrag en oneerlijke concurrentie. Deze ontheffing wordt in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek in overleg met gemeenten en belanghebbenden verder vormgegeven. Hierbij zal met fraudegevoeligheid rekening worden gehouden.

Er is behoefte aan een overzicht van de verschillende subsidies die beschikbaar komen en waar een vergoeding kan worden aangevraagd voor de dieselloze voertuigen met een lagere restwaarde die gedwongen van de hand moeten worden gedaan. Op de website [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl) zullen de financieringsmogelijkheden worden weergegeven. Binnen de huidige financiële kaders worden de mogelijkheden onderzocht van een tijdelijke specifieke stimulering om de overstap van een bestelauto emissieklasse 4 naar een zero-emissie bestelauto te ondersteunen.

Op de website over zero-emissie stadslogistiek zullen vanaf medio februari 2021 ook voorbeelden van koplopers en een overzicht van de locaties van de zones in de verschillende gemeenten worden opgenomen.

Als mogelijk alternatief voor nul-emissiezones voor stadslogistiek is gewezen op het in plaats daarvan mogelijk maken van een nul-emissie zone voor personenauto's. Deze 9

auto's zijn immers al in vele varianten beschikbaar en de groei daarvan gaat snel. Het kabinet heeft er in overleg met betrokken partijen in het klimaatakkoord voor gekozen om bedrijfsmatig vervoer in de steden als eerste te vergroenen, omdat dit het meest efficiënt en kosteneffectief is.

Er zijn meerdere instrumenten gericht op de vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en/of vervuilende emissies. Het invoeren van nul-emissiezones is één van die instrumenten. De logistieke sector wordt ook andere manieren geprikkeld om te verduurzamen. Daarbij kan worden gedacht aan de vrachtwagenheffing, de aanscherping van Europees bronbeleid en inzet op modal shift.

Tot slot is gewezen op het belang van een intensievere aanpak van schone lucht, vervuilende brommers en meer groen in de stad. Het kabinet heeft begin 2020 het Schone Lucht Akkoord met provincies en gemeenten gesloten. Daarin werken we gezamenlijk aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zodat mensen langer, gezonder en met meer kwaliteit leven.

#### *4.2 Internetconsultatie*

Op \*\* januari is een internetconsultatie gestart. Deze heeft gelopen tot . Het verslag is gepubliceerd op . Op basis van de internetconsultatie is geconcludeerd dat \*\*\* en is het voorstel\*\*\*

#### *4.3 ATR-toets*

Op \*\*\* heeft het Adviescollege toetsing regeldruk advies uitgebracht op het ontwerpbesluit. Naar het oordeel van het college \*\*\*\*\*  
Overeenkomstig het advies zijn \*\*\*\*\*

#### *4.4 Voorhang*

Bij brieven van \*\*\*\*\* is het ontwerpbesluit bij de Tweede Kamer en Eerste Kamer ter voorhang voorgelegd (Kamerstukken ).

### **5. Administratieve lasten en nalevingskosten**

Met het opnemen van een overgangsregeling en het vaststellen van de vrijstelling en ontheffingen is de weg naar nul-emissie stadslogistiek bepaald. Er is gekozen voor een stapsgewijze overgang waarbij de uitgangspunten zijn geweest dat de overgang voor de meeste betrokkenen praktisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Bij de vrijstellingen hoeft een voertuigeigenaar geen actie te ondernemen om gebruik te kunnen maken van de vrijstelling. Bij de ontheffingen wordt de aanvraag zodanig geregeld dat deze laagdrempelig is en zal de ontheffing gelden voor alle nul-emissiezones in Nederland. Er zal daarvoor een landelijk loket worden ingericht. De gemeentelijke hardheidsclausule ziet toe op die gevallen waarin de weg maar emissieloos vervoer nog niet haalbaar blijkt.

Er waren volgens het kentekenregister van de RDW op 1 december 2020 ruim 1 miljoen bestelauto's. Daarvan zijn er ongeveer 6.000 emissieloos. Circa 640.000 bestelauto's zouden op dit moment (december 2020) in aanmerking komen voor de overgangsregeling omdat zij emissieklasse 5 of 6 hebben. In december 2020 zijn er

ongeveer 180.000 vrachtauto's (N2 en N3). Daarvan zijn er 200 emissieloos (of hybride). Bijna 94.000 vrachtauto's hebben emissieklasse 6.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel I**

(RVV 1990)

#### *Onderdeel A*

(Artikel 86c RVV 1990)

Dit artikel bevat de definitiebepaling van de opleggetrekker. De definitie van het begrip 'opleggetrekker' sluit aan bij de definitie in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, echter met de aanvulling dat het uitsluitend gaat om opleggetrekkers van de voertuigcategorieën N2 en N3. Deze specificatie is toegevoegd omdat deze overgangsregeling uitsluitend over vrachtauto's gaat.

De definitie van een opleggetrekker in de Regeling voertuigen luidt als volgt: motorvoertuig dat hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het trekken van opleggers; in ieder geval wordt als opleggetrekker aangemerkt een voertuig met carrosserietype BC en een voertuig dat blijkens het kentekenregister een opleggetrekker of trekker is. Voor dit besluit gaat het alleen om opleggetrekkers van de voertuigcategorieën N2 en N3 (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting).

#### *Onderdeel B*

(Artikel 86e RVV 1990)

#### *Artikel 86e, derde lid*

Bedrijfsauto's met emissieklasse 5 mogen nog tot 1 januari 2027 de nul-emissiezone inrijden. Door deze overgangstermijn worden ondernemers niet verplicht direct een nul-emissievoertuig aan te schaffen maar kunnen zij nog twee jaar lang met een minimaal emissieklasse 5 bedrijfsauto een nul-emissiezone inrijden. Op deze manier krijgen ondernemers meer tijd om hun oude voertuig af te schrijven en om een schoner voertuig aan te schaffen.

#### *Artikel 86e, vierde lid*

Bedrijfsauto's met minimaal emissieklasse 6 mogen nog tot 1 januari 2028 de nul-emissiezone inrijden. Door deze overgangstermijn worden ondernemers niet verplicht direct een nul-emissievoertuig aan te schaffen maar kunnen zij nog drie jaar lang met een minimaal emissieklasse 6 bedrijfsauto een nul-emissiezone inrijden. Op deze manier krijgen ondernemers meer tijd om hun oude voertuig af te schrijven en om een schoner voertuig aan te schaffen.

#### *Artikel 86e, vijfde lid, onder a*

Ingevolge het vijfde lid, onder a, worden bepaalde soorten voertuigen van de geslotenverklaring vrijgesteld. Hierbij wordt grotendeels aangesloten bij de voertuigen die ook onder voorwaarden van milieuzones waren vrijgesteld. Het betreft in de eerste plaats klassieke voertuigen (oldtimers), dat wil zeggen voertuigen die volgens de datum van eerste toelating tot het verkeer veertig jaar of ouder zijn, onder de vrijstelling. Deze

datering wordt gerelateerd aan het moment dat het betreffende voertuig een emissiezone wil inrijden. Daarnaast gaat het om voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Tenslotte zijn enkele specifieke soorten vrachtauto's vrijgesteld van de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone, mits niet ouder dan twaalf jaar (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2.3.1 van het algemeen deel van deze toelichting).

*Artikel 86e, vijfde lid, onder b*

Opleggertrekkers met emissieklasse 6 met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2017 worden tot 1 januari 2030 vrijgesteld van de geslotenverklaring op grond van nul-emissiezones. De afschrijvingstermijn en het aanbod emissieloze opleggertrekkers rechtvaardigt deze langere overgangstermijn (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting).

*Artikel 86e, vijfde lid, onder c*

Ook voor andere vrachtauto's met emissieklasse 6 is een overgangstermijn tot 1 januari 2030 gerechtvaardigd. Doordat de ontwikkeling van 'gewone' vrachtauto's wel sneller gaat dan die van opleggertrekkers, geldt dit voor vrachtauto's met een datum van eerste toelating vanaf 1 januari 2020 (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting).

*Artikel 86e, zesde lid*

Naast de in het derde, vierde en vijfde lid op voorhand vrijgestelde voertuigen kunnen de in het zesde lid genoemde voertuigen van het bevoegd gezag een ontheffing krijgen van de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone. Artikel 87 van het RVV 1990 bevat al een grondslag voor het verlenen van een ontheffing door het bevoegd gezag ten aanzien van de geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone (bord C22c), met het zesde lid worden de specifieke voertuigen aangegeven welke in ieder geval voor een ontheffing in aanmerking komen. Aangezien deze voertuigen niet op voorhand herkenbaar zijn aan een bijzondere aantekening in het kentekenregister, zal de aanvrager van een ontheffing informatie over het voertuig en het gebruik daarvan bij de aanvraag moeten voegen.

Gemeenten hebben in het kader van milieuzones al een ontheffingenbeleid ontwikkeld. Bij dit beleid zal voor de ontheffingen voor nul-emissiezones worden grotendeels aangesloten (zie voor een meer uitgebreide toelichting punt 2.3.2 van het algemeen deel van deze toelichting).

*Artikel 86e, zevende lid*

De vrijstellingen van de voertuigen genoemd in dit artikel gelden alleen voor voertuigen die voor 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet. De vrijstelling zorgt ervoor dat reeds gekentekende voertuigen de nul-emissiezone nog een paar jaar langer kunnen blijven inrijden. De vrijstelling is niet bedoeld voor voertuigen die na inwerkingtreding van de mogelijkheid om nul-emissiezones in te stellen nog worden aangeschaft. Een uitzondering hierop geldt voor de voertuigen genoemd in het vijfde lid, onder a. Voor deze voertuigen geldt de vrijstelling ook voor voertuigen die na 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet. Het gaat om voor rolstoelen toegankelijke voertuigen en een aantal bijzondere soorten vrachtauto's.

## **Artikel II**

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2022. Hierbij wordt aangesloten bij een voor de inwerkingtreding van wetgeving vastgesteld verandermoment en de minimum invoeringstermijn. Het besluit vervalt per 1 januari 2030. De vrijstellingen en ontheffingen gelden tot deze datum. Vanaf 2030 zullen alleen uitstootvrije bestelauto's en vrachtauto's in nul-emissiezones worden toegelaten. Op grond van artikel 87 RVV 1990 behoudt de wegbeheerder de mogelijkheid om in bijzondere gevallen ontheffing te verlenen.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven-van der Meer