



Aan

Staatssecretaris
Cc Minister

nota

Ontwerpbesluit aanpassing RVV 1990 t.b.v. nul-emissiezones taxi + wijziging verkeersborden; start internetconsultatie

TER BESLISSING

Datum

7 juli 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/9021

Opgesteld door

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
prog. Verduurzaming Logistiek

Beslistermijn

14 juli 2023

Bijlage(n)

5

Aanleiding

Met het ondertekenen van het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer in april 2022 heeft u de intentie uitgesproken om de invoering van nul-emissiezones voor taxi's juridisch mogelijk te maken. Hierbij ontvangt u het conceptwijzigingsbesluit waarin staat op welke wijze de regelgeving gewijzigd kan worden zodat gemeenten lokaal een nul-emissiezone voor taxi's kunnen instellen en vervuilende taxi's kunnen weren. Daarnaast bevat het besluit de noodzakelijke wijzigingen aan de verkeersborden van milieuzones en nul-emissiezones om de invoering van een nul-emissiezone voor taxi's, en in de toekomst eventueel voor andere voertuigcategorieën, mogelijk te maken.

Met deze nota wordt gevraagd of u kunt instemmen met het conceptwijzigingsbesluit en het starten van de internetconsultatie. We streven ernaar de internetconsultatie z.s.m. te starten zodat er voldoende tijd is voor het verdere wetswijzigingstraject en het realiseren door gemeenten van nul-emissiezones voor taxi's per 2025. Als de start van de internetconsultatie na de zomer volgt, kunnen gemeenten niet op tijd starten met het nemen van hun verkeersbesluiten voor het instellen van een zero-emissiezone voor taxi's of voor het gebruik van het nieuwe verkeersbord en zal de invoering van zero-emissiezones mogelijk vertraagd worden.

In verband met de demissionaire status van het kabinet dienen alle voornemens tot een internetconsultatie *integraal* (dus geen A-4 met hoofdlijnen) in de ministerraad aan de orde te komen, om die reden is een aanbiedingsformulier toegevoegd. Ook is de adviesnota voor de MR toegevoegd (bijlage 7).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met:

- het concept besluit tot wijziging van het RVV 1990 (bijlage 1);
- de start van de internetconsultatie (webtekst, bijlage 2 en IAK, bijlage 3);
- het ondertekenen van het aanbiedingsformulier (bijlage 6).

Kernpunten

Mede naar aanleiding van een motie is er sinds 2019 overleg met gemeenten, vertegenwoordigers van de taxisector, en andere relevante partijen over het

verduurzamen van de taxisector¹. Dit heeft geresulteerd in ondertekening van het Afsprakenkader². Hierin is het doel vastgelegd van uitstootvrij taxivervoer in 2025 en de voorkeur voor nul-emissiezones als instrument om dit te realiseren.

Gemeenten hebben reeds de mogelijkheid om per 2025 een nul-emissiezone in te voeren voor bedrijfs- en vrachtauto's. Het conceptwijzigingsbesluit geeft gemeenten de mogelijkheid om hun zone ook op taxi's van toepassing te laten zijn.

In overleg met de partijen zijn de volgende toegangseisen voor taxi's opgenomen in het wijzigingsbesluit:

- 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.

Bij het vaststellen van de toegangseisen is gezocht naar een balans tussen een substantiële bijdrage aan het reduceren van verkeersemisies en haalbaarheid voor taxiondernemers. Hierbij zijn de eigendomskosten, afschrijvingstermijn, en beschikbaarheid van uitstootvrije taxi's meegewogen. Voor de meeste voertuigmodellen geldt dat de eigendomskosten van een uitstootvrije taxi reeds lager zijn dan die voor een vergelijkbaar model op fossiele brandstof. De aanschafkosten zijn in sommige gevallen wel hoger maar op termijn verdienen ondernemers deze kosten terug.

De invoering van een nul-emissiezone voor taxi's is alleen mogelijk met een juridisch verankerd verkeersbord. Het huidige verkeersbord, zoals vastgesteld in het RVV 1990, is uitsluitend van toepassing voor bestel- en vrachtauto's³. Om de uitbreiding van nul-emissiezones naar andere voertuigcategorieën te realiseren, is het noodzakelijk om een nieuw verkeersbord in te voeren. Met dit nieuwe verkeersbord kan middels onderborden aangegeven worden voor welke voertuigcategorieën, dus ook voor taxi's, de zone geldt. Dit bord zal ook de bebording voor milieuzones vervangen ten behoeve van eenduidigheid voor de weggebruiker.

Het instellen van een nul-emissiezone voor taxi's gebeurt door gemeenten middels een verkeersbesluit. In dat besluit onderbouwt de gemeente de effectiviteit en proportionaliteit van de maatregel en betreft daarbij de gevolgen voor taxiondernemers.

Krachtenveld

Het conceptwijzigingsbesluit is tot stand gekomen in overleg met gemeenten. Naast de vijf gemeenten die het Afsprakenkader hebben ondertekend heeft Haarlemmermeer zich inmiddels ook geïnteresseerd getoond in het invoeren van een nul-emissiezone voor taxi's. Nul-emissiezones voor taxi's en andere

¹ 2018–2019, 35 000 XII, nr. 47.

² 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 IenW.

³ 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 emissieklassen van voertuigen in het kentekenregister (Stb. 2019, 398).

Datum

7 juli 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/188138

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

5

voertuigen verbeteren de luchtkwaliteit, verminderen geluidsoverlast en vergroten de leefbaarheid in stedelijke gebieden. De gemeenten zien de wet daarom graag snel gewijzigd.

Ook met vertegenwoordigers van de taxibranche heeft de afgelopen jaren overleg plaatsgevonden. In het kader van de MKB-toets is ook met een aantal individuele chauffeurs gesproken. Het algemene oordeel is dat de overstap naar uitstootvrij rijden haalbaar is mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan zoals de realisatie van voldoende laadinfrastructuur en een goed werkend ontheffingssysteem. Hier wordt aan gewerkt (zie toelichting).

Het voorgestelde nieuwe verkeersbord is tot stand gekomen in overleg met de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd), het Ministerie van Justitie & Veiligheid, Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) en Rijkswaterstaat. Ook is er een gebruikersonderzoek uitgevoerd (zie toelichting).

Toelichting

Politieke context

Het mogelijk maken van nul-emissiezones voor taxi's past binnen de maatregelen die het Kabinet neemt om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. De Kamer is reeds geïnformeerd over de beoogde wetswijziging en daar zijn geen vragen over gesteld⁴. Wel hebben Kamerleden in andere context aandacht gevraagd voor de financiële situatie van taxiondernemers. Taxiondernemers die nog een voertuig op fossiele brandstof hebben, zullen de aankomende jaren moeten investeren in een uitstootvrij voertuig als ze in de nul-emissiezones willen rijden. Met de overgangsregeling wordt aangesloten bij het natuurlijke investeringsmoment van ondernemers. Ondernemers met een taxi met emissieklasse 6 mogen bijvoorbeeld nog tot 2028 met hun voertuig in de zones rijden. Van de nieuw gekochte voertuigen die als taxi worden geregistreerd is op dit moment bijna zeventig procent uitstootvrij.

Doelgroepenvervoer

De nul-emissiezones voor taxi's zullen ook van toepassing zijn op het doelgroepenvervoer: aanbesteed vervoer van bijvoorbeeld ouderen, zieken, en leerlingen. Dit sluit aan bij het streven naar uitstootvrij doelgroepenvervoer zoals vastgelegd in het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer⁵. Er is echter mogelijk doelgroepenvervoer dat (nog) niet aan de toegangseisen kan voldoen. Zij zullen een ontheffing moeten aanvragen om in de nul-emissiezones te kunnen rijden⁶. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor hun eigen ontheffingenbeleid en maken onderling afspraken over de ontheffingen die zij zullen verlenen.

Het is de bedoeling dat de ontheffingen zullen worden verleend door het Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones dat wordt opgezet in het kader van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Gebruikersonderzoek verkeersbord

⁴ Kamerstukken II 2020/21, 31209, nr. 229; Kamerstukken II 2022/23, 30175, nr. 420.

⁵ <https://www.crow.nl/getattachment/crow-doelgroepenvervoer/Zero-Emissie-Doelgroepenvervoer/bestuursakkoordzed11okt2018.pdf.aspx?lang=nl-NL>

⁶ Rolstoeltoegankelijke taxi's zijn nog onvoldoende uitstootvrij beschikbaar. Daarom zullen die tot in ieder geval 2030 wettelijk worden vrijgesteld van de toegangseisen van de nul-emissiezones.

Datum

7 juli 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/188138

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

5

Effectiviteit en begrijpelijkheid van het voorgestelde verkeersbord met bijbehorende onderborden zijn middels een onafhankelijk gebruikersonderzoek getoetst⁷. De resultaten laten zien dat het hoofdbord sterk geassocieerd wordt met vervuiling waarbij het duidelijk is dat minder vervuilende voertuigen en voertuigen met een schone brandstof wel naar binnen mogen rijden. Naar aanleiding van het onderzoek zijn verbeteringen doorgevoerd conform de adviezen. 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 wordt.

Datum

7 juli 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/188138

Opgesteld door

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

5

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Ontwerpbesluit wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990	
2	Webtekst internetconsultatie	
3	Integraal Afwegingskader	
4	Planning RVV-wijziging	
5	Gebruikerstoets verkeersbord	
6	Aanbiedingsformulier MR	
7	Adviesnota MR	

⁷ Zie bijlage 5.



Aan Staatssecretaris IenW
Van OVS

nota

Ondertekenen Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer

Aanleiding

Mede naar aanleiding van een verzoek van de Tweede Kamer in de motie Paternotte c.s.¹ werkt IenW samen met zeven gemeenten, en relevante publieke en private partijen aan een versnelling van de transitie naar zero-emissie (uitstootvrij) consumententaxivervoer (ZET). In overleg met de taxibranche hebben de zeven gemeenten nu ieder een lokaal Plan van aanpak opgesteld waarin staat hoe zij de invoering van zero-emissietaxibeleid willen vormgeven. Onderdeel van deze plannen is dat vanaf 1 januari 2025 alle taxi's die nieuw op kenteken worden gezet² uitstootvrij moeten zijn om de zero-emissiezone van de gemeente in te mogen. De juridische verankering van dit beleid vergt dat taxi's, middels een aanpassing van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV), worden toegevoegd als voertuigcategorie onder zero-emissiezones die vanaf 2025 gaan gelden voor stadslogistiek. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het instellen van een zero-emissiezone. Met de voorgestelde aanpassing in het RVV maakt IenW het mogelijk dat gemeenten hun zone ook op taxi's van toepassing kunnen verklaren. In februari 2021 is in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vastgelegd dat deze aanpassing van het RVV onderzocht wordt.

In deze nota vraag ik u of u begin maart, vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 16 maart, het afsprakenkader met de gemeenten en andere partijen wilt ondertekenen. Met het ondertekenen van het afsprakenkader kondigt u aan dat u de intentie heeft om taxi's toe te voegen als voertuigcategorie onder de regeling voor zero-emissiezones.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u om:

- akkoord te gaan met de tekst van het bijgesloten landelijk Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer
- akkoord te gaan met het inplannen van een (digitaal) ondertekeningsmoment begin maart

Beslistermijn

¹ 2018–2019, 35 000 XII, nr. 47

² Voertuigen, nieuwe of tweedehands, die vanaf 2025 bij RDW worden geregistreerd als taxi.

TER BESLISSING

Datum

1 februari 2022

Onze referentie

Opgesteld door

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Beslistermijn

Zo snel mogelijk, met oog op ondertekenen afsprakenkader voor gemeenteraadsverkiezingen

Uiterlijk bij

4 februari 2022

Bijlage(n)

3

Door nu in te stemmen met het afsprakenkader, kunt u het nog met de partijen ondertekenen voor de gemeenteraadsverkiezingen. Dit willen de gemeenten en andere stakeholders graag. Zo worden de lokale plannen geconsolideerd voordat er nieuwe Colleges aantreden en kunnen taxiondernemingen en -chauffeurs gaan anticiperen op het nieuwe beleid door geen voertuig op fossiele brandstof meer aan te schaffen.

Kernpunten

Zero-emissiezones voor taxi's

De afgelopen jaren hebben wij in een intensief traject met zeven grote gemeenten, waaronder de G4, en andere stakeholders, waaronder vertegenwoordigers van de taxibranche, gewerkt aan een versnelling van de transitie naar ZET. We hebben de bestaande taxivloot en afschrijfduur bestudeerd, net als de totale eigenaarskosten (Total Cost of Ownership, TCO) van uitstootvrije voertuigen en de verwachte ontwikkelingen daarin. We hebben de randvoorwaarden voor ZET, en wat er nodig is om die te realiseren, op een rij gezet. Dit hebben we vertaald in een aantal acties en vastgelegd in het afsprakenkader.

De toevoeging van taxi's als voertuigcategorie onder zero-emissiezones is de beoogde manier om het door gemeenten geplande beleid juridisch te verankeren. Dit is een actie die op Rijksniveau, door ons, geregeld zou moeten worden zodat in de gemeenten dezelfde regels gaan gelden.

Bij de invoering van zero-emissiezones voor stadslogistiek is afgesproken om de toevoeging van taxi's te onderzoeken. Het leidt tot parallelliteit met zero-emissie stadslogistiek, en maakt een snelle transitie naar ZET mogelijk. Als de zeven aangesloten gemeenten ZET-beleid kunnen gaan voeren, wordt al 85% van de straattaxi's bereikt, andere gemeenten kunnen later ook aansluiten. Daarnaast zorgen zero-emissiezones voor een gelijk speelveld tussen de opstap- en de bestelmarkt (alle soorten taxi's die in een zero-emissiezone willen rijden, moeten uitstootvrij zijn) en laat het ruimte voor lokaal maatwerk.

Deze laatste punten zijn belangrijk voor de taxibranche; het gebruik van zero-emissiezones wordt er dan ook gezien als een goede manier om ZET-beleid te handhaven. Wel zijn er zorgen onder taxichauffeurs of het beleid niet leidt tot gedwongen investeringen nu zij het financieel lastig hebben door de coronacrisis. Met het instellen van een overgangsregeling wordt dit voorkomen (zie toelichting).

De Kamer is reeds geïnformeerd over de beoogde toevoeging van taxi's onder zero-emissiezones³ en daar zijn geen vragen over gesteld. Wel wordt ook in de Kamer breed gedeeld dat het ZET-beleid in de gemeenten niet moet leiden tot gedwongen investeringen voor taxiondernemers.

De zero-emissiezones zullen ook gaan gelden voor het doelgroepenvervoer. De doelstellingen voor straattaxi komen overeen met die voor doelgroepenvervoer

Datum

1 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

4 februari 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Staatssecretaris IenW

Van

OVS

³ Kamerbrief 'Routekaart versnelling transitie zero emissie consumententaxi', IENW/BSK-2021/83748

zoals vastgelegd in het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer⁴. We werken de voorwaarden voor de zones uit in overleg met de partijen bij dit bestuursakkoord. Voor de branche is het hierbij belangrijk dat er voor bepaalde typen zorgvervoer een overgangsregeling of ontheffing komt.

Datum

1 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

4 februari 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Staatssecretaris IenW

Van

OVS

Door begin maart, met het tekenen van het afsprakenkader, aan te kondigen dat u de intentie heeft om taxi's toe te voegen als voertuigcategorie onder zero-emissiezones, kunnen gemeenten zero-emissietaxibeleid gaan aankondigen en kunnen taxiondernemingen en -chauffeurs hier op anticiperen door geen voertuig op fossiele brandstof meer aan te schaffen als zij vanaf 2025 binnen de zones willen blijven rijden. Dit draagt bij aan een snelle transitie naar uitstootvrij consumententaxivervoer.

Wat staat er verder in het afsprakenkader?

In artikel 4 van het afsprakenkader staat ook de wens van de gemeenten dat het RVV door IenW zo aangepast wordt dat de gemeenten een overgangsregeling voor bestaande taxivoertuigen kunnen gaan hanteren (zie toelichting). Verder wordt in artikel 1 het doel van het afsprakenkader omschreven, stelt artikel 2 dat de gemeenten zorgen voor voldoende laad- en tankinfrastructuur, en vat artikel 3 de conclusies van de partijen over de betaalbaarheid van zero-emissievoertuigen samen. Artikel 5 gaat over gezamenlijke communicatie richting de taxibranche, in artikel 6 spreken gemeenten af dat zij een aankondigingsperiode van minimaal twee jaar zullen hanteren, dit zorgt ervoor dat gemeenten per 2025 zero-emissietaxibeleid kunnen gaan voeren. Artikel 7 bevat afspraken over de voortzetting van de samenwerking tussen de ondertekenaars.

De tekst van het afsprakenkader is afgestemd met HBJZ.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Toelichting

Overgangsregelingen: wens van de gemeenten

In het afsprakenkader spreken de gemeenten hun voorkeur uit voor het vastleggen in het RVV van twee varianten, of snelheden, van de invoering van zero-emissie taxivervoer. In de eerste variant moeten vanaf 1 januari 2025 alle personenauto taxivoertuigen uitstootvrij zijn om de zero-emissiezone van de betreffende gemeente in te mogen. In de tweede variant moeten vanaf 1 januari 2025 alle personenauto taxivoertuigen die nieuw op kenteken worden gezet uitstootvrij zijn om de zero-emissiezone van de gemeente in te mogen. In deze laatste variant geldt een overgangsregeling voor personenauto taxivoertuigen met emissieklasse 5⁵ en 6. Die zouden nog een aantal jaar de zone in mogen. In beide voorgestelde varianten is er een overgangsregeling voor personen- en rolstoelbusjes. Gemeente Amsterdam zou voor de eerste variant willen kiezen, de overige ZET-gemeenten voor de tweede.

⁴ <https://www.crow.nl/getattachment/crow-doelgroepenvervoer/Zero-Emissie-Doelgroepenvervoer/bestuursakkoordzed11okt2018.pdf.aspx?lang=nl-NL>

⁵ Voertuigen met emissieklasse 5 (geproduceerd voor 2014 dus nu minstens acht jaar oud) zouden bijvoorbeeld nog tot 2027 in de zero-emissiezone van een gemeente mogen rijden.

Het is ons inziens nog te vroeg voor IenW om in het afsprakenkader de precieze voorwaarden voor zero-emissiezones voor taxi's vast te leggen. Welke overgangsregelingen er moeten komen en of het mogelijk en nuttig is om twee varianten vast te leggen in het RVV, zoals de gemeenten graag willen, vergt nog enig onderzoek en overleg. Hierbij maken we ook gebruik van de evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones die dit half jaar uitgevoerd wordt. Wij adviseren u daarom om in het afsprakenkader wel de intentie uit te spreken om taxi's toe te voegen als voertuigcategorie onder zero-emissiezones maar nog niets te zeggen over de precieze voorwaarden die zullen gaan gelden.

Kosten van een uitstootvrij taxivoertuig

Binnen Zero-Emissie Taxi hebben we gewerkt aan een Total Cost of Ownership (TCO)-model van de totale eigendomskosten (over het aantal jaar dat een voertuig in bezit is) van een uitstootvrij voertuig, en ook de programmadirectie Duurzame Mobiliteit (DUMO) heeft een TCO-berekening voor elektrische taxi's en personenbussen laten uitvoeren in kader van de evaluatie van de MIA-regeling⁶ die u binnenkort ontvangt.

Uit deze berekeningen blijkt dat voor de meeste typen personenauto's voor taxivervoer de TCO van een elektrische variant reeds lager is dan voor een vergelijkbaar model op fossiele brandstof. Andere vergelijkingen, onder andere van LeasePlan⁷, bevestigen dat uitstootvrij rijden concurrerend of goedkoper is dan rijden op fossiele brandstof. En uit gegevens van RDW, waar chauffeurs hun voertuig laten registreren als taxi, blijkt dat het overgrote deel van de personenauto's dat de afgelopen twee jaar nieuw is geregistreerd reeds uitstootvrij is; de markt handelt dus in lijn met de TCO-berekeningen.

Ondanks dit leiden de kosten van uitstootvrij rijden tot de nodige discussie onder de ZET-partijen. De beschikbaarheid van tweedehands, uitstootvrije voertuigen is nog beperkt, en ook al blijkt een uitstootvrij voertuig op termijn goedkoper, de aanschafkosten kunnen te hoog zijn voor chauffeurs, helemaal na de coronacrisis. De lokale taxibranche in veel gemeenten vraagt daarom om een aanschafsubsidie. De gemeenten stellen dat zij hier zelf niet de financiële middelen voor hebben en kijken naar het Rijk.

Ondanks de bezwaren van andere partijen achten wij het op basis van de beschikbare TCO-modellen en de verwachte ontwikkelingen niet nodig, en mogelijk in strijd met de staatssteunregels, om een aanschafsubsidie te gaan verstrekken voor personenauto's voor taxivervoer. De uit te werken overgangsregeling voor voertuigen met emissieklasse 5 en 6 zorgt ervoor dat chauffeurs een aantal jaar de tijd hebben om de overstap naar uitstootvrij te maken. Als de ontwikkeling van de tweedehands markt voor elektrische voertuigen onverwacht tegenvalt en de aanschafprijs van een nieuw, uitstootvrij voertuig te hoog blijkt voor chauffeurs, zouden zij een voertuig kunnen leasen. En chauffeurs die in een type voertuig willen blijven rijden waarvan de elektrische variant duurder is, kunnen de afweging maken of de extra kosten opwegen tegen de extra inkomsten die zij verwachten door te kiezen voor dit type voertuig.

⁶ Fiscale regeling Milieu-investeringsaftrek voor elektrische taxi's en personenbussen

⁷

https://www.leaseplan.com/corporate/~/_media/Files/L/Leaseplan/documents/new-s-articles/2021/cco-2021-report.pdf

Datum

1 februari 2022

Onze referentie

Uiterlijk bij

4 februari 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Staatssecretaris IenW

Van

OVS

Voor taxibusjes geldt nog niet dat de totale eigendomskosten van een elektrische variant gelijk zijn aan die van een fossiele. Om te voorkomen dat chauffeurs van taxibusjes veel extra kosten moeten maken als gemeenten zero-emissietaxibeleid gaan voeren, is een overgangsregeling of subsidie nodig. Momenteel werken we samen met DUMO aan een voorstel voor een subsidieregeling voor taxibusjes (in het kader van de uitwerking van het coalitieakkoord), hier zullen we u op een later moment over informeren.

Deelnemende partijen aan ZE Taxi

De Zero Emissie Taxi Routekaart is ondertekend door IenW, de gemeenten Amersfoort, Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam, en Tilburg, en werkgeversorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), Stichting Elaad, Uber B.V., SchipholTaxi, en Leaseplan. Op Amersfoort na, zullen al deze partijen nu het afsprakenkader tekenen. Daarnaast zijn ook het taxiplatform Bolt, en de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) aangesloten als beoogde ondertekenaars. Gemeente Utrecht is ook aangesloten bij ZET, maar zal het afsprakenkader niet ondertekenen.

Flankerend beleid door de gemeenten

De zeven gemeenten hebben ieder een lokaal plan van aanpak opgesteld, in overleg met de lokale taxibranche. In deze plannen staat hoe zij ZET-beleid in hun gemeente willen vormgeven. Er staat beschreven hoe de lokale taxibranche uitziet, hoe deze betrokken wordt, en hoe de plannen bestuurlijk bekrachtigd zullen worden. Verder hebben de gemeenten vastgelegd hoe ze zorgen voor voldoende laad- en tankinfrastructuur en hoe er gehandhaafd zal worden op ZET.

Evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is vastgelegd dat de harmonisatie van de milieuzones wordt geëvalueerd in 2022. Ook is afgesproken dat IenW samen met de partijen bij de Uitvoeringsagenda onderzoekt of taxi's en touringcars toegevoegd kunnen worden als voertuigcategorie onder zero-emissiezones en dat IenW hier na afronding van de evaluatie een besluit over neemt.

De evaluatie van de harmonisatie van de milieuzones en het onderzoek naar de mogelijke toevoeging van touringcars zullen medio 2022 worden afgerond. Ik adviseer u om hier niet op te wachten voor het uitspreken van de intentie om taxi's toe te voegen aangezien de uitkomsten van het nog uit te voeren deel van de evaluatie hier niet direct betrekking op hebben. Voor de precieze voorwaarden die gaan gelden voor zero-emissiezones voor taxi's kunnen we wel lessen trekken uit de evaluatie. De werkelijke aanpassing van het RVV kan waarschijnlijk eind 2022 in gang gezet worden en 1 januari 2024 gereed zijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer	

Datum

1 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

4 februari 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Staatssecretaris IenW

Van

OVS

2	Motie van het lid Paternotte c.s. over een tijdpad naar zero- emissie taxivervoer	
3	Kamerbrief 'Routekaart versnelling transitie zero emissie consumententaxi'	

Datum

1 februari 2022

Onze referentie**Uiterlijk bij**

4 februari 2022

Bijlage(n)

3

Aan

Staatssecretaris IenW

Van

OVS



Staatssecretaris

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
OV en Stations

Den Haag

Graag even bespreken in de staf

POSTBUS 6191
2500 CB Den Haag

Contactpersoon

Bescherming persoonsgegevens

beslisnota

Instemmen met definitieve routekaart Zero Emissie
Taxi

Datum

12 februari 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/39841

Bijlage(n)

2

Inleiding

Met de aangenomen motie Paternotte (bijlage 1) heeft u toegezegd om afspraken te maken met alle betrokken partijen over een tijdpad naar zero-emissie consumententaxivervoer. De afgelopen periode is er door verschillende partijen (o.a. KNV, Uber, G4, Tilburg, Eindhoven, Amersfoort) gewerkt aan een routekaart. De routekaart heeft vooral als doel om een gezamenlijke inspanningsverplichting vast te stellen en afspraken te maken over de stappen die nodig zijn om eind 2022 te komen tot een échte Green Deal afspraak over ZE Taxi. Het bijgevoegde definitieve concept (bijlage 2) komt tegemoet aan alle stakeholders en wordt momenteel ter akkoord voorgelegd aan de verschillende bestuurders. Voor het ondertekenenmoment wordt gezocht naar een datum eind maart. Dit moment zal vanwege de coronamaatregelen digitaal zijn. Hiervoor wordt u separaat voorbereid.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met de bijgevoegde versie van de routekaart.

Beslistermijn

De oorspronkelijke datum van ondertekening van de routekaart was gepland op 1 maart. Omdat vanwege de benodigde proceduretijd niet alle gemeenten voor 1 maart een bestuurlijk akkoord kunnen hebben, wordt gezocht naar een nieuwe datum eind maart.

Argumentatie

Grootste discussiepunt van de routekaart was uitsluitel over de mogelijkheid om ook voor taxivoertuigen een ZE Zone in te stellen op basis van RVV1990 (conform ZE Stadslogistiek). De gemeenten (onder aanvoering van Amsterdam) vinden afdwingbaarheid van ZE Taxi het belangrijkste instrument om tot succesvol ZE beleid te komen. Ze willen hier zo snel mogelijk helderheid over en bij voorkeur via de RVV 1990. Vanuit IenW is aangegeven dat dit instrument vooral een sluitstuk moet zijn van een pakket van verschillende beleidsmaatregelen. Uitspraken over ZE Zones voor taxi's kunnen niet gedaan

worden vooruitlopend op de evaluatie van de RVV in 2022, waarin ook specifiek naar de positie van taxi's wordt gekeken.

Voor de taxibranche (KNV en Uber) was het vooral belangrijk dat er tijdig wordt gecommuniceerd over het moment van afdwingbaarheid, zodat de investeringsstrategie van de ondernemer daarop aangepast kan worden. Voor zo'n soepele overstap van fossiel naar ZE, moet er volgens de branche ook rekening worden gehouden met een overgangstermijn uitgaande van een afschrijvingstermijn van een taxivoertuig van ongeveer 5 jaar. Daarnaast maakt de branche zich zorgen of het flankerend beleid van de gemeenten wel op orde is.

Deze discussie heeft geleid tot goede afspraken in artikel 6 van de Routekaart;

1. IenW streeft naar duidelijkheid over beschikbare instrumenten voor afdwingbaarheid in 2022.
2. De gemeenten stellen in overleg met de lokale taximarkt plannen van aanpak op die inzicht geven welke flankerende bouwstenen (laadinfra, handhaving- en toezicht, opstelplaatsen etc.) er op lokaal niveau nodig zijn om tot goed ZE taxibeleid te komen.
3. In de routekaart staat opgenomen dat de verplichting van ZE Taxi vanaf 2025 mogelijk moet zijn, maar dat nog nader onderzocht wordt welke overgangstermijn hierbij hoort. Beide elementen zijn afhankelijk van de lokale situatie en de mate waarin al is voldaan aan de bepaalde voorwaarden (zoals voldoende laadinfra). In de uiteindelijke Green Deal moeten de afspraken over ingangsdatum en overgangstermijn worden vastgelegd.

Politieke context

Bij sommige politieke partijen zal de extra regulering gevoelig liggen. Zeker in tijden dat de straattaximarkt als gevolg van de coronamaatregelen toch al onder druk staat. Andere partijen zien dit wellicht als een mogelijkheid om hun punt over een vermeend ongelijk speelveld te beslechten. Een ZE zone geldt immers voor alle taxivoertuigen en niet alleen voor een bepaald deel van de markt.

Kader

Voor de routekaart ZE Taxi is zoveel mogelijk gekeken naar de stappen- en afspraken die zijn gemaakt in het kader van ZE Stadslogistiek.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

De routekaart is afgestemd met zowel de directie Duurzame Mobiliteit als met HBJZ voor een juridische check.

Zoals bij de andere Green Deals die tot nu zijn afgesloten heeft IenW in de eerste plaats een faciliterende en consulterende rol. Vanuit IenW is geen budget beschikbaar voor verduurzaming van de taximarkt. Wel zijn elektrische taxi-voertuigen opgenomen op de lijst van investeringen die in aanmerking komen voor Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil). In de praktijk blijkt echter dat daar voor taxivoertuigen maar weinig gebruik gemaakt wordt, omdat veel chauffeurs niet aan de voorwaarden (o.a. voor BVs en winst) van deze regelingen kunnen voldoen. Op korte termijn wordt een evaluatie naar de werking van de MIA/Vamil gestart, ook taxi-voertuigen worden hierin meegenomen.

In het kader van de afspraken in het Klimaatakkoord over ZE Stadslogistiek is op 5 oktober j.l. een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de contouren

Wat is ons centrale doel?
Bijv vanaf 2025 mogelijk
maken om voor nieuwe
taxi's te eisen dat die ZE
zijn en vanaf 2030 dan te
eisen dat ze dat allemaal
zijn? Of een ander doel?
in 2022 duidelijkheid geeft
over dat je het wilt doen, en
uit zou gaan van de
afschrijvingstermijn van vijf
jaar, dan zit je al in 2027.
(En gezien streven alle
nieuwe auto's zero emissie
in 2030 is er dan al niet veel
ruimte meer over).

van het toegangsregime voor de ZE-zones in de stad. Gemeenten kunnen per 1 januari 2025 zero emissiezones invoeren voor stadslogistiek. Veel partijen hebben de wens om, naast bestel- en vrachtauto's, deze ZE-eis ook voor taxi's en autobussen te laten gelden. In 2022 wordt de harmonisatie van de huidige milieuzones geëvalueerd en daarnaast wordt op dat moment expliciet naar de haalbaarheid van de ZE-zones voor taxi's en autobussen gekeken. Dan kan bezien worden of er naast bestelvervoer ook andere (taxi)voertuigen aan deze regeling kunnen worden toegevoegd. De directie Duurzame Mobiliteit van IenW is penvoerder van deze regelgeving.

Wat betekent dat concreet?
Wat moet er dan allemaal gebeuren, want dan gaat het potentieel wel meteen om 30-40 steden?

Wat is er mogelijk aan verbetering van de stimulering van overstap- zeker als de overgangstermijnen korter zouden zijn dan 5 jaar? Gratis laden? Oid

...omen we direct controversieel verklaring door dat de taxi
...ar hebben?

Hoe leggen we dit voorstel neer in de TK in demissionaire status