Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

30 175 Luchtkwaliteit

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 485

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 september 2026

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over het besluit om te starten met de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) om de autobus als voertuigcategorie (M2 en M3) toe te voegen aan de zero-emissiezone. Dit traject beoogt gemeenten in staat te stellen om vanaf 1 januari 2029 zero-emissiezones voor autobus[1] in te voeren. Dit besluit geeft een extra prikkel voor de sector de verduurzaming te versnellen, tegelijkertijd zullen ook voor deze zones geharmoniseerde vangnetten worden ingesteld om ondernemers niet aan het onmogelijke te houden.

Strengere luchtkwaliteitseisen

Vanaf 2030 gelden er strengere normen voor luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de herziene EU-richtlijn luchtkwaliteit. Zonder aanvullende maatregelen zijn er in verschillende stedelijke gebieden overschrijdingen te verwachten van de normen voor stikstofoxide en fijnstof (PM10 en PM2,5). Dit is slecht voor de volksgezondheid. De gemeenten hebben urgent aangegeven dat faciliterende maatregelen vanuit het Rijk onmisbaar zijn om hun overschrijdingen aan te pakken. Het uitbreiden van de mogelijkheden voor gemeenten om meer voertuigcategorieën toe te voegen aan zero-emissiezones, zoals autobussen, helpt hierbij. Daarnaast draagt het bij aan doelen ten aanzien van klimaat en natuur.

Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer

In 2023 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met Koninklijk Nederlands Vervoer, de RAI Vereniging en de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven en Utrecht het Afsprakenkader

[1] Autobussen zijn M2 en M3 voertuigen. Touringcars en OV-bussen behoren beide tot de voertuigcategorie M3.

kst-30175-485
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Emissieloos Touringcarvervoer ondertekend.[2] In het Afsprakenkader is de intentie vastgelegd dat er vanaf 1 januari 2027 een zero-emissiezone voor nieuwe touringcars wordt ingesteld. Het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) uit 2015 bevat de ambitie om in 2030 toe te werken naar 100% emissievrije mobiliteit.

Na een zorgvuldig proces en met brede steun van de sector, zoals de ondertekenaars van het Afsprakenkader en de betrokken ov-concessieverleners en ov-concessiehouders, beoogt het Rijk vanaf 1 januari 2029 zero-emissiezones voor nieuwe autobussen mogelijk te maken. Vanaf 1 januari 2029 is de verwachting dat randvoorwaarden, zoals de beschikbaarheid van voertuigen van ten minste twee aanbieders en voldoende laadpunten, op orde zijn om de invoering van de zero-emissiezone voor nieuwe autobussen mogelijk te maken. De introductie van deze zones per 1 januari 2027 wordt door deze randvoorwaarden niet als realistisch gezien door de betrokkenen. Het is aan gemeenten om te besluiten of ze de stap zetten om zero-emissiezones in te voeren voor autobussen.

In ieder geval de gemeenten Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven hebben het voornemen om een zero-emissie zone voor autobussen in te stellen. In deze gemeenten is nu een milieuzone van kracht voor autobussen. De milieuzone geldt zowel voor touringcars als ov-bussen.In de milieuzone zijn alleen dieselautobussen toegestaan met minimaal emissieklasse 6; in de zero-emissiezone moeten nieuwe autobussen vanaf 1 januari 2029 emissieloos zijn en worden dieselautobussen gefaseerd geweerd uit de zones. Met de beoogde invoering van de zero-emissiezone komt de milieuzone in de genoemde gemeenten te vervallen.

Samenhang met de zero-emissiezones voor bestel- en vrachtauto's

De zero-emissiezones voor bestel- en vrachtauto's leveren een bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in steden en het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen. Uit de maatschappelijke kosten- en batenanalyse[3] naar de zero-emissiezones komt naar voren dat het toevoegen van andere voertuigcategorieën zoals autobussen aan de zero-emissiezones een effectieve manier is om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren.Een uitbreiding van de mogelijkheden van zonering in gemeenten kan helpen om aan de aangescherpte doelen uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit te voldoen. Gemeenten met een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's krijgen niet automatisch ook een zero-emissiezone voor autobussen. Dit is een keuze die gemeenten zelf maken. Gemeenten die wel streven om een zero-emissie zone voor autobussen in te voeren, houden dezelfde omvang aan als hun zone voor bestel- en vrachtauto's. Verder wordt er nauw aangesloten bij de werkwijze van landelijk geldende vangnetten.

Regelkader en vangnetten voor de zero-emissiezone autobussen

Vanaf 1 januari 2029 moeten alle autobussen die nieuw geregistreerd worden bij de RDW en de zero-emissiezone betreden emissieloos zijn. Voor fossiele autobussen geregistreerd vóór 1 januari 2029 geldt dat, in de periode 1 januari 2029 – 1 januari 2036, uitsluitend fossiele autobussen in de zero-emissiezone mogen rijden totdat het voertuig 11 jaar is (gerekend vanaf datum eerste toelating – DET). Dit betekent in de praktijk dat:

---

[2] Kamerstukken II 2023/2024, 32 813, nr. 1318.
[3] Kamerstukken II 2025/2026, 30 175, nr. 482.

– Een autobus met een DET van 1-1-2018 (of ouder) heeft toegang tot 1-1-2029
– Een autobus met een DET van 1-1-2019 heeft toegang tot 1-1-2030
– Een autobus met een DET van 1-1-2025 heeft toegang tot 1-1-2036

In de transitie naar emissieloos vervoer worden ondernemers niet aan het onmogelijke gehouden. Hierbij geldt dat er voor ondernemers die nog niet de overgang naar uitstootvrij vervoer kunnen maken ontheffingen beschikbaar zijn, die zo veel mogelijk aansluiten bij het ontwikkelde regime voor de zero-emissiezones voor bestel- en vrachtauto's. De insteek is dat ontheffingen via het Centraal Loket[4] bij de RDW kunnen worden aangevraagd zodat het aanvraagproces voor ondernemers ook maximaal geharmoniseerd is. De komende tijd werkt het Ministerie met de betrokkenen deze ontheffingen verder uit.

Fiscale ondersteuning voor ondernemers

Sinds 2024 is de subsidieregeling voor elektrische touringcars (STour) beschikbaar voor touringcarondernemingen en ov-concessiehouders en deze regeling blijft de komende jaren – tot en met 2029 – ook beschikbaar. In totaal wordt er over deze periode via de STour 75,3 miljoen euro vrijgemaakt voor ondernemers. Daarnaast biedt de subsidieregeling private laadinfrastructuur (SPRILA) bedrijven een tegemoetkoming bij de aanleg van laadinfrastructuur op eigen terrein. Op deze wijze draagt het Rijk bij aan de betaalbaarheid van de transitie.

Laadinfra en netcongestie

Een belangrijk aandachtspunt vormt de realisatie van laadinfrastructuur en de netcongestieproblematiek. Naast verzwaring van het stroomnet wordt ingezet op het gebruik van zogenaamde stroomoplossingen (mitigerende maatregelen voor netcongestie) zoals batterijopslag, *cable pooling*, blokstroom of andere alternatieve transportrechten die ondernemers in staat stellen om optimaal gebruik te maken van de beschikbare netcapaciteit. Bij de laatste categorie staat slim laden centraal. Op die manier wordt ons stroomnet effectiever benut. Ondernemingen die vanwege netcongestie toch nog niet de stap naar emissieloze mobiliteit kunnen zetten, komen in aanmerking voor een landelijke ontheffing netcongestie. Het ministerie blijft deze situatie monitoren in aanloop naar de introductie van de ZE-zone autobus.

RVV-wijziging

Om zero-emissiezones autobus mogelijk te maken, wordt het RVV gewijzigd. Volgens de procedure wordt de aanpassing van het RVV te zijner tijd ook te voorhang aan de Kamers aangeboden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.W.H. Bertram

[4] Het Centraal Loket bij de RDW is al operationeel in het kader van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's.