STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 34556
15 oktober 2025

Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het RVV 1990 en het BABW in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones

Nader Rapport

26 september 2025,
IENW/BSK-2025/233198,
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken.

Aan de Koning

Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het RVV 1990 en het BABW in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 18 juli 2025, nr. 2025001680, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 27 augustus 2025, nr. W17.25.00198/IV, bied ik U hierbij aan.

Het ontwerp geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

Ik bied U hierbij het ontwerpbesluit en de nota van toelichting wederom aan en verzoek u overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen.

Advies Raad van State

No. W17.25.00198/IV
's-Gravenhage, 27 augustus 2025

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 18 juli 2025, no.2025001680, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones, met nota van toelichting.

De Afdeling advisering van de Raad van State heeft geen opmerkingen over het ontwerpbesluit en adviseert het besluit te nemen.

De vice-president van de Raad van State,
Th.C. de Graaf.

Tekst zoals toegezonden aan de Raad van State: Besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones [KetenID WGK014182]

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 15 juli 2025, nr. IenW/BSK-2025/131482, 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 86d wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

> De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22e van bijlage 1 vanwege een milieuzone is van toepassing op personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's of autobussen met een dieselmotor.

2. Het tweede en derde lid vervallen, onder vernummering van het vierde tot en met zesde lid tot tweede tot en met vierde lid.

3. Het tweede lid (nieuw) komt te luiden:

> Onder verkeersbord C22e worden de in bijlage 1 opgenomen onderborden C22e4, C22e5, C22e6, C22e7, C22e8, C22e9 of C22e10 geplaatst.

4. In het vierde lid (nieuw) wordt 'C22a' vervangen door 'C22e'.

B

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 bedrijfsauto's en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen.

2. Het tweede lid komt te luiden:

> Onder verkeersbord C22e wordt het in bijlage 1 opgenomen onderbord C22e1 geplaatst.

3. In het vijfde lid, onder a, wordt 'vijfde lid' vervangen door 'derde lid'.

C

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

D

Na artikel 96a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 96b

Verkeersborden die zijn geplaatst voor inwerkingtreding van het Besluit van x x 2025 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones (Stb. 2025,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.

E

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

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

2. Na verkeersbord C22 worden de in bijlage 1 bij dit besluit opgenomen borden, omschrijvingen en nummers ingevoegd.

ARTIKEL II

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

A

Artikel 8, vierde lid, komt te luiden:

Bij verkeersbord C22e, van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, wordt een of meerdere onderborden geplaatst als bedoeld in de artikelen 86d en 86e van het RVV 1990. De onderborden C22e4 en C22e5 kunnen alleen in combinatie met het onderbord C22e1 geplaatst worden.

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 2026. Artikel I, onder D vervalt per 1 juli 2026.

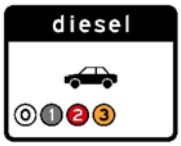
Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

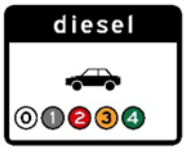
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat a.i.,

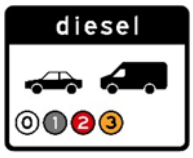
Bijlage 1 bij artikel I, onderdeel E, subonderdeel 2, van het Besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met de invoering van nieuw verkeersbord voor milieuzones en nul-emissiezones

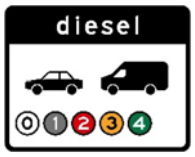
Bord	Omschrijving	C22e
	Gesloten voor personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's of autobussen vanwege emissie-eisen (milieuzone of nul-emissiezone)	

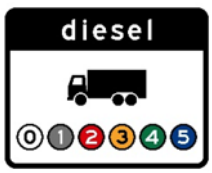
Bord	Omschrijving	C22e1
	Onderbord bij C22e: nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen	

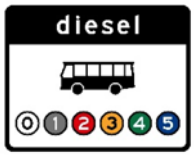
Bord	Omschrijving	C22e4
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 4 tot en met 6	

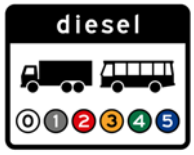
Bord	Omschrijving	C22e5
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 5 en 6	

Bord	Omschrijving	C22e6
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's, toegankelijk voor emissie-klasse 4 tot en met 6	

Bord	Omschrijving	C22e7
	Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's en bedrijfsauto's, toegankelijk voor emissie-klasse 5 en 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, toegankelijk voor vrachtauto's en autobussen emissieklasse 6	

Bord	Omschrijving	C22f
	Einde geslotenverklaring vanwege emissie-eisen (milieuzone of nul-emissiezone)	

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit introduceert, door een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), één nieuw verkeersbord voor zowel milieuzones als (andere) nul-emissiezones. De bestaande afzonderlijke verkeersborden voor milieuzones en nul-emissiezones worden vervangen door één nieuw toekomstbestendig verkeersbord met bijbehorende nieuwe onderborden. Het hoofdbord geeft aan dat er extra emissie-eisen gelden, de onderborden geven aan voor welke voertuigen en welke emissieklasse deze voorwaarden van toepassing zijn. Daarnaast zorgen de nieuwe onderborden ervoor dat gemeenten die een nul-emissiezone instellen voor bedrijfsauto's en vrachtauto's hun bestaande milieuzone voor personenauto's op diesel kunnen behouden. De invoering van de borden leidt voor gemeenten niet tot nieuwe mogelijkheden voor het instellen van milieuzones of nul-emissiezones. Het nieuwe verkeersbord met bijbehorende onderborden wordt hieronder nader toegelicht.

2. Eén nieuw verkeersbord voor milieuzones en nul-emissiezones

2.1 Inleiding en achtergrond nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden

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 twee afzonderlijke 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 vastgestelde[1] verkeersbord voor nul-emissiezone (C22c) specifiek ontworpen om bedrijfs- en vrachtauto's te weren. Door het uiterlijk van dit bord kunnen er geen andere voertuigcategorieën aan worden toegevoegd. Om mogelijk in de toekomst andere voertuigcategorieën te kunnen toevoegen, is nu een algemener bord ontworpen. Het eerder vastgestelde verkeersbord voor nul-emissiezones was praktisch en juridisch niet inzetbaar voor andere voertuigcategorieën dan de daarop afgebeelde bedrijfs- 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 bedrijfs- en vrachtauto's zou worden 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 bedrijfs- en vrachtauto's als een milieuzone voor dieselpersonenauto's worden ingesteld.
– Als laatste leidt het naast elkaar laten bestaan van twee hoofdborden met verschillende onderborden 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.[2]

Daarnaast wordt met deze wijziging de milieuzone personenauto's op diesel losgekoppeld van bedrijfsauto's en wordt het daardoor mogelijk gemaakt om een milieuzone afzonderlijk voor personenauto's te behouden of in te stellen in combinatie met een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's.

[1] Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).
[2] 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.

Autonome ontwikkelingen

Het nieuwe verkeersbord heeft geen invloed op de bestaande toegangsregimes of de afspraken daarover.[3] Wel zijn er per 2025 al een aantal onderborden in het RVV 1990 komen te vervallen.[4] Dit is de reden dat deze borden niet vervangen worden door nieuwe onderborden. Het gaat om de onderborden C22a1, C22a4, C22a6 en C22a8.

2.2 Hoofdlijnen

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 (onder)borden voor milieuzones in lijn met de bestaande regels voor borden en onderborden in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (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 juist aangaven 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. De op de onderborden aangegeven kleuren van de emissieklassen zijn in lijn met de bestaande systematiek in het RVV 1990.

Met dit besluit verdwijnt de bestaande bebording zoals vastgesteld voor de nul-emissiezones en milieuzones met bijbehorende onderborden vanaf 1 januari 2026, en geldt het nieuwe verkeersbord met bijbehorende onderborden zoals opgenomen in bijlage 1 bij artikel I, onderdeel E, tweede lid, van dit besluit.

De inwerkingtreding van dit besluit is 1 januari 2026. Er geldt voor de bebording een tijdelijke overgangsmaatregel van zes maanden voor gemeenten met een bestaande milieuzone of nul-emissiezone. Gemeenten die op 1 januari 2026 reeds een milieuzone of nul-emissiezone hebben, dienen uiterlijk op 1 juli 2026 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 gedurende een lange periode verschillende borden met dezelfde betekenis in het straatbeeld te zien zijn.

2.3 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 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 één bord met één of meerdere onderborden.

2.4 Uitvoering, toezicht en handhaving

Het nieuwe verkeersbord en de bijbehorende onderborden zijn vanaf 1 januari 2026 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 milieu- en nul-emissiezones (www.milieuzones.nl en www.opwegnaarzes.nl) geïnformeerd worden over de door gemeenten ingestelde milieu- en nul-emissiezones, de van toepassing zijnde regels en de bijbeho-

[3] 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).
[4] Zie artikel 86d, leden 2 (oud) en 3 (oud) RVV 1990.

rende bebording. Op deze websites wordt daarnaast een overzicht gegeven van de milieu- en nul-emissiezones en de combinatie van het nieuwe hoofdbord met de nieuwe onderborden.

Er wordt niet alleen vanuit de landelijke overheid gecommuniceerd. Afzonderlijke gemeenten en brancheorganisaties zullen hun eigen achterban betrekken bij de nieuwe bebording van milieuzones en nul-emissiezones en hen hierover informeren.

2.5 Financiële gevolgen

Gemeenten die ervoor kiezen om een milieuzone of nul-emissiezone in te voeren kunnen een inschatting maken van de financiële gevolgen en hun bestuurlijke lasten naar aanleiding van deze wijziging. De omvang van deze gevolgen is afhankelijk van de concrete besluitvorming, maar vooralsnog beperkt ingeschat. Gemeenten die een milieuzone of nul-emissiezone instellen moeten sowieso borden aanschaffen. Doordat er minder borden nodig zijn levert dat een (beperkte) besparing in het plaatsen en onderhoud van borden op. Gemeenten die al een milieuzone of nul-emissiezone hebben zullen wel extra kosten maken omdat zij nieuwe borden moeten plaatsen. Sommige gemeenten hebben hier al op geanticipeerd door met verwijderbare stickers op de bestaande borden te werken. De gemeenten zullen in de toekomst besparen op onderhoud omdat er minder borden nodig zijn en te onderhouden zijn.

3. Overleg, advies, consultatie, voorhang en notificatie

In de aanloop naar dit besluit is over de bebording gesproken met gemeenten, de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd), het Ministerie van Justitie en 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. Het nieuwe hoofdbord is vergelijkbaar met het in Vlaanderen gebruikte bord voor een daar geldende lage emissiezone.
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 en een adequate voorlichtingscampagne weggebruikers mogelijk minder fouten maken en de begrijpelijkheid en duidelijkheid van de nieuwe bebording vergroot worden.

3.1 Internetconsultatie

Van 18 augustus tot 15 september 2023 heeft een internetconsultatie op het ontwerpbesluit plaatsgevonden. Over de nieuwe verkeersborden zijn in totaal negen reacties ingediend.[5] De reagerende partijen vragen aandacht voor een aantal punten.

Over het algemeen wordt de systematiek voor het voorgestelde bord niet ter discussie gesteld, maar wordt gevraagd om verdere verduidelijking. Daarnaast heeft een aantal partijen suggesties gedaan om de formulering en het verkeersbord met bijbehorende onderborden aan te scherpen en de toelichting te verduidelijken. Veel van deze suggesties zijn overgenomen.

[5] In het oorspronkelijke ontwerpbesluit werd naast een nieuw verkeersbord ook de mogelijkheid tot het instellen van een nul-emissiezone voor taxi’s geïntroduceerd. Na de voorhang is echter besloten om dat gedeelte van het ontwerpbesluit los te koppelen van het onderhavige besluit. De reacties die over taxi’s gingen worden daarom hier niet benoemd.

Betreffende de systematiek van het gebruiken van kleuren en weergeven van emissieklassen op het verkeersbord en de bijbehorende onderborden is een specifieke reactie ingediend door een particulier. Deze suggestie was eerder in de voorbereidingsfase opgenomen als overweging. De uiteindelijke keuze voor de systematiek is gemaakt op basis van expert judgement van partijen zoals de Nationale Bewegwijzeringsdienst, gemeenten en de politie én de gebruikerstoets. Uit de gebruikerstoets is gebleken dat het onderbord makkelijker te interpreteren is als alle emissieklassen die geen toegang hebben worden weergegeven. Tevens is ervoor gekozen om de kleuren te gebruiken die reeds aan emissieklassen zijn gehangen in het RVV 1990 en vastgelegd op bestaande onderborden. De keuze voor het wijzigen van de systematiek van de onderborden van 'toegestaan' naar 'verboden' is gemaakt in lijn met de bestaande systematiek in het RVV 1990. Daarmee worden niet de emissieklassen weergegeven die wél toegang hebben.

Er zijn ook kritische reacties binnengekomen betreffende het aantal borden in combinatie met het verkeersbord voor de milieuzones. Het voorgestelde verkeersbord met de bijbehorende onderborden vervangt echter juist de verkeersborden voor zowel nul-emissiezones voor stadslogistiek (C22c) als milieuzones (C22a) om een onoverzichtelijk aantal verkeersborden te voorkomen.

De reactie van een belangenorganisatie om mobiele machines en tractoren expliciet als toegestane voertuigcategorieën op te nemen op de onderborden leidt niet tot een wijziging, omdat mobiele machines en tractoren niet onder het regime van nul-emissiezones vallen. Dit zal voorlopig ook niet het geval zijn waardoor zij niet zijn toegevoegd.

Een gemeente vraagt om flexibiliteit wat betreft de onderborden. Om het voor weggebruikers zo duidelijk mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones overal gelijk zijn.

Naar aanleiding van de reacties van gemeenten voor het combineren van venstertijdengebieden, voetgangerszones en nul-emissiezones in één verkeersbord, zijn gesprekken gevoerd met de desbetreffende gemeenten. Het probleem van het combineren van bebording voor nul-emissiezones en andere typen gebieden, kan niet opgelost worden met aanpassingen van de hoofd- of onderborden voor de nul-emissiezones. Het onderbord geeft namelijk aan voor welke voertuigen het hoofdbord geldt. Het in tijd beperken van het onderbord zou er toe leiden dat het hoofdbord buiten deze tijden niet gold. Gemeenten kunnen wel binnen een nul-emissiezone een venstertijdengebied instellen.

De reacties op de nul-emissiezones voor stadslogistiek en mogelijke uitzonderingen voor bepaalde voertuigcategorieën vallen buiten dit besluit en leiden niet tot wijzigingen van het verkeersbord.

3.2 ATR-toets

Op 14 september 2023 heeft het Adviescollege toetsing regeldruk advies uitgebracht op het ontwerpbesluit. Hieruit zijn geen adviezen gekomen ten aanzien van het nieuwe verkeersbord, zie ook voetnoot 5.

3.3 Voorhang

Het ontwerpbesluit is op 1 december 2023 op grond van artikel 2b Wegenverkeerswet ter voorhang voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer van de Staten-Generaal[6]. Op 20 december 2023 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat het ontwerpbesluit controversieel verklaard. Na het aantreden van het nieuwe Kabinet heeft de Tweede Kamer op 11 september 2024 gevraagd in hoeverre het ontwerpbesluit past binnen de beleidsvoornemens. Deze vraag is op 8 oktober 2024 beantwoord[7]. Vervolgens is dit antwoord geagendeerd voor het Commissiedebat Duurzaam Vervoer op 17 oktober 2024. Het antwoord heeft niet tot verdere reacties geleid en het ontwerpbesluit is dan ook niet op grond van deze procedure gewijzigd. Wel is na de voorhang besloten om het oorspronkelijk ontwerpbesluit dat naast het nieuwe verkeersbord zag op de invoering van nul-emissiezones voor taxi's te splitsen. Op een later moment zal worden besloten of en wanneer het onderdeel van het oorspronkelijke ontwerpbesluit over taxi's zal worden ingevoerd.

3.4 Notificatie

Het ontwerp van dit besluit is op 23 december 2024 voorgelegd aan de Europese Commissie (notificatienummer 2024/0710/NL) ingevolge artikel 5, eerste lid, Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van

[6] Kamerstukken II 2023/24, 31 209, nr. 248.
[7] Kamerstukken II 2024/25, 31 305, nr. 473.

technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PBEU 2015, L 241).
Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen, welke termijn op 31 maart is geëindigd. Binnen deze termijn zijn geen reacties ontvangen.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (RVV 1990)

Onderdeel A (Artikel 86d RVV 1990)

Subonderdelen 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 cijferletter-combinatie. 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 1

De term 'bussen' is vervangen door 'autobussen'. Autobussen werden altijd al bedoeld en zijn ook in artikel 1 RVV 1990 gedefinieerd. Ook bij de omschrijving van de onderborden wordt voortaan over autobussen gesproken.

Subonderdeel 2

Doordat dit besluit op 1 januari 2026 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 2019[8] is namelijk reeds aangegeven dat de 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 C22e4 en C22e5 hebben een nieuwe betekenis. De andere onderborden (C22e1 en C22e6 tot en met C22e10) vervangen bestaande onderborden met dezelfde betekenis.

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 zijn nog geen onderborden C22e2 en C22e3. Deze nummers worden nog niet gebruikt zodat in de toekomst nieuwe onderborden kunnen worden toegevoegd met nieuwe voertuigcategorieën waarvoor de nul-emissiezone geldt.

Onderdeel B (Artikel 86e RVV 1990)

Subonderdeel 1

Dit artikel regelt welke voertuigcategorieën onder een nul-emissiezone kunnen vallen. Alleen uitstootvrije bedrijfs- en vrachtauto'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. Evenals bij milieuzones wordt het toegangsregime voor een nul-emissiezone

[8] Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).

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. Zie verder de toelichting bij onderdeel B, subonderdeel 1 en 4.

Subonderdeel 2

Door het onderbord C22e1 wordt aangegeven voor welke voertuigcategorie de nul-emissiezone geldt. Er zijn nog geen verkeersborden C22e2 en C22e3 zodat in de toekomst nieuwe onderborden met aanvullende voertuigcategorieën aan de nul-emissiezone kunnen worden toegevoegd. Het onderbord C22e1 heeft dezelfde betekenis als het oude onderbord C22c1.

Onderdeel C

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

Onderdeel D

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

De oude verkeersborden voor milieuzones (C22a) en nul-emissiezones (C22c) worden vervangen door een nieuw verkeersbord (C22e) met bijbehorende onderborden. Het einde van een zone met emissie-eisen 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 één of meer onderborden als bedoeld in de artikelen 86d en 86e van het RVV 1990. Doordat de onderborden C22e4 en C22e5 alleen in combinatie met de onderborden voor een nul-emissiezone geplaatst kunnen worden, kan alleen in het geval van nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's een milieuzone voor personenauto's op diesel worden ingesteld. Als er geen nul-emissiezone geldt, blijft de mogelijkheid bestaan om een milieuzone voor personenauto's op diesel en bedrijfsauto's in te stellen.

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 2026. De inwerkingtredingsdatum past binnen het stelsel van vaste verandermomenten van regelgeving. Met deze datum wordt rekening gehouden met de minimale invoeringstermijn van drie maanden tussen publicatie en inwerkingtreding die op grond van de Code Interbestuurlijke Verhoudingen geldt voor regelgeving die direct relevant is voor decentrale overheden. Artikel I, onder D vervalt per 1 juli 2026, zie de toelichting op artikel I, onderdeel D.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat a.i.,