

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

Besluit van

tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met het verlengen van de overgangsregeling bestelauto's met emissieklasse 6 in nul-emissiezones [KetenID WGK 029146]

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van [datum], 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 [datum], nr. IenW/BSK- ..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In artikel 86e, vierde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt "2027" vervangen door "2028".

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2027.

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

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit betreft een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990). In het RVV 1990 was geregeld dat bestelauto's met emissieklasse 6 en een datum van eerste toelating (hierna: DET) van vóór 2025, tot en met 31 december 2027 toegang hebben tot nul-emissiezones (ook wel zero-emissiezones of ZE-zones genoemd). Op 14 maart 2025 is in de ministerraad besloten dat deze overgangsregeling een jaar wordt verlengd, tot 1 januari 2029.¹ Via onderhavige wijziging van het RVV 1990 wordt dit kabinetsbesluit geformaliseerd.

2. Hoofdpijnen van het besluit

Voertuigeigenaren met een emissieklasse 6 bestelvoertuig en een DET van vóór 2025 krijgen met dit besluit een jaar langer de tijd om zich aan te passen aan de invoering van nul-emissiezones.² De overgangstermijn voor deze groep wordt verlengd tot en met 31 december 2028.

2.1 Overgangsregelingen nul-emissiezones

In 2019 is in het Klimaatakkoord afgesproken om vanaf 1 januari 2025 nul-emissiezones voor bestel- en vrachtauto's in te voeren om daarmee vanaf 2030 jaarlijks 1 Mton CO₂ te reduceren. Met een wijziging van het RVV 1990 in 2019 is de nul-emissiezone geïntroduceerd, waarmee door het bevoegd gezag vanaf 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's kan worden ingesteld (Stb. 2019, 398). Het invoeren van een ZE-zone en de handhaving daarvan zijn een gemeentelijke bevoegdheid en verantwoordelijkheid. In 2021 is de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek 'Op weg naar zero-emissie' (hierna: UAS) getekend door 33 partijen, waaronder naast het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW), gemeenten en ondernemings-, branche- en belangenorganisaties. Hierin zijn afspraken vastgelegd over de invoering van de nul-emissiezones. Bij deze afspraken is als uitgangspunt genomen dat alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet uitstootvrij aan de uitlaat moeten zijn om de zones in te mogen. Voor bestaande voertuigen (DET <2025) zijn daarbij overgangsregelingen opgesteld, waardoor ondernemers een realistische afschrijvingstermijn kunnen hanteren en de oudste en meest vervuilende voertuigen als eerste worden geweerd. In artikel 86e, derde tot en met vijfde lid, van het RVV 1990 zijn deze overgangsregelingen nader vormgegeven. Voor bestelauto's geldt dat voertuigen met emissieklasse 4 of lager sinds 1 januari 2025 geen toegang meer hebben tot de nul-emissiezones. Bestelauto's met emissieklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 toegang. Voor bestelauto's met emissieklasse 6 was een overgangsregeling vastgesteld die liep tot en met 31 december 2027.

2.2 Verlenging van de overgangsregeling voor Euro 6 bestelauto's

In aanloop naar de invoering van de nul-emissiezones per 1 januari 2025 ontstonden zorgen over de haalbaarheid en wenselijkheid van deze ingangsdatum. Op 22 oktober

¹ [Besluitenlijst ministerraad 14 maart 2025](#), kenmerk 4446011.

² Ten behoeve van de leesbaarheid wordt in de rest van deze toelichting niet telkens toegevoegd 'met een DET van vóór 2025'. Het gaat echter overal om bestelauto's met emissieklasse 6 en een DET van vóór 2025. Bestelauto's die na 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten uitstootvrij zijn om de nul-emissiezones in te mogen.

2024 heeft de Tweede Kamer de motie-Veltman aangenomen en de regering verzocht om "met een plan te komen hoe invulling kan worden gegeven aan een landelijk gestandaardiseerde uitzondering van zero-emissiezones voor ondernemers tot 2029".³

Begin 2025 hebben meerdere bestuurlijke overleggen plaatsgevonden tussen het ministerie, wethouders van gemeenten met (voornemens voor) een nul-emissiezone en bestuurders van branche- en belangenorganisaties. In deze gesprekken is een balans gezocht tussen de wens van de Tweede Kamer om voertuigeigenaren meer tijd te geven zich aan te passen aan de zones, en de staande afspraken om stadslogistiek te verduurzamen. Hieruit volgde een afsprakenpakket dat vertrouwen schept richting de toekomst en ondernemers de ruimte biedt om de transitie binnen een ruimer tijdsplan te kunnen maken met minder administratieve lasten. Onderdeel van dit afsprakenpakket is het besluit om de overgangsregeling voor bestelauto's met emissieklasse 6 met een jaar te verlengen, tot en met 31 december 2028. Op 14 maart 2025 is door de ministerraad ingestemd met deze verlenging en diezelfde dag is dit gecommuniceerd aan de Tweede Kamer.⁴ Op 2 april 2025 is dit besluit tevens opgenomen in de Uitvoeringsagenda Zero-Emissiezones (hierna: UAZ),⁵ als opvolger van de UAS.

3. Gevolgen verlenging overgangsregeling

3.1 Meer voorbereidingstijd voor aanpassing aan nul-emissiezones

Met onderhavig besluit krijgen voertuigeigenaren van een bestelauto met emissieklasse 6 meer tijd om zich aan te passen aan de nul-emissiezones. Dit is de grootste en minst vervuulende groep bestelauto's. Op 31 december 2025 waren er 621.025 bestelauto's met emissieklasse 6. Dit is ongeveer 58% van het totaal aantal bestelauto's, hoewel niet al deze voertuigen daadwerkelijk (regelmatig) in nul-emissiezones komen.⁶ Circa 70% van de bestelautopassages in nul-emissiezones bestaat uit Euro 6 voertuigen.

Er zijn de afgelopen tijd zorgen geuit over de vraag of voertuigeigenaren voldoende tijd hebben om zich aan te passen aan de nul-emissiezones, onder meer vanwege uitdagingen op het gebied van laadinfrastructuur en hoge aanschafprijzen van de elektrische bestelauto's. Ten aanzien van laadinfrastructuur kan worden vastgesteld dat de huidige capaciteit op dit moment overwegend toereikend is. Tegelijkertijd vraagt de verwachte toename van elektrificatie in de komende jaren om blijvende aandacht door netcongestie. Hierbij zijn de tijdige uitbreiding van zowel het elektriciteitsnet als de laadinfrastructuur ondersteunend voor een betrouwbare en toekomstbestendige transitie. Het trendrapport lichte bedrijfsvoertuigen⁷ laat zien dat de groei van het aantal laadpunten gelijk op gaat met de instroom van ZE-voertuigen. Van de laadpunten in 2024 was 60% voldoende of ruim voldoende beschikbaar. Dat is 6% hoger dan een jaar eerder. In juni 2025 was er een landelijke dekkingsgraad van 84.3% voor laadinfrastructuur in heel Nederland. Per stekkervoertuig in Nederland is er circa één laadpunt. Ook in gemeenten met een (voorgenomen) nul-emissiezone zien we ongeveer één laadpaal per stekkervoertuig.⁸

³ Kamerstukken II 2024/25, 36600-XII, nr. 37.

⁴ Kamerstukken II 2024/25, 30175, nr. 471.

⁵ Uitvoeringsagenda Zero-Emissiezones (UAZ), 2025, [Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones - Op weg met zero-emissiezones | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

⁶ Dashboard Elektrisch Vervoer - Aantal lichte bedrijfsvoertuigen in het wagenpark, [www.duurzamemobiliteit.databank.nl](#).

⁷ Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, RVO & Revnext, 2025, <https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/trendrapport-lichte-bedrijfsvoertuigen>.

⁸ Dashboard Laadinfrastructuur, RVO, 2026, [Laadinfrastructuur - Stekkervoertuigen per laadpunt voor licht vervoer - Nederland](#). 3

Veruit het grootste deel van de bestelauto's zijn op dit moment nog niet elektrisch, waardoor de komende jaren een aanzienlijke opgave resteert. Tegelijkertijd neemt de druk op het elektriciteitsnet op verschillende locaties toe, wat gevolgen kan hebben voor de snelheid en uitvoerbaarheid van de verdere uitrol van laadinfrastructuur. Wanneer ondernemers vanwege onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie, vanwege een structureel tekort aan transportcapaciteit voor afname van elektriciteit, de overstap naar emissieloos niet kunnen maken, komen zij in aanmerking voor een ontheffing wegens netcongestie. Het is echter niet wenselijk om een te grote groep voertuigeigenaren afhankelijk te laten worden van deze ontheffing. Door bestelauto's met emissieklasse 6 een jaar langer toegang tot nul-emissiezones te geven, is er ook een jaar langer om oplossingen voor netcongestie verder te ontwikkelen, zoals alternatieve contractvormen of batterij-opslag. Daarnaast geeft het ook meer tijd om ondernemers te informeren over de verschillende mogelijkheden. Met de UAZ-partners wordt de impact van netcongestie op de uitrol van de ZE-zones nauw gemonitord.

Ten aanzien van betaalbaarheid is duidelijk dat elektrische bestelauto's voor veel voertuigeigenaren betaalbaar zijn, maar dat de tweehandsmarkt nog meer tijd nodig heeft om zich verder te ontwikkelen. De gemiddelde aanschafprijs van een nieuw ZE-bestelauto is 5.000 tot 10.000 euro lager dan van een dieselvariant, als gevolg van de afschaffing van de BPM-vrijstelling en dalende prijzen.⁹ Omdat ZE-voertuigen lagere brandstof- en onderhoudskosten per kilometer hebben, is het voordeel op basis van de *total costs of ownership* (TCO) nog groter. Mede hierdoor bestaat circa 78% van de nieuwverkoop aan lichte bedrijfsvoertuigen in 2026 uit elektrische voertuigen.¹⁰

Hoewel de aanschaf- en gebruikerskosten van elektrische bestelauto's over het algemeen lager zijn, vinden veel voertuigeigenaren de berekening complex en onzeker. Ook zijn veel ondernemers, ook bij dieselvoertuigen, afhankelijk van de tweedehandsmarkt. De tweedehandsmarkt voor elektrische bestelauto's heeft nog weinig tijd gehad om zich te ontwikkelen. Het is voor voertuigeigenaren die afhankelijk zijn van een tweedehands bestelauto in sommige gevallen nog niet financieel haalbaar om de overstap te maken. De tweedehandsmarkt voor elektrische bestelauto's zit nu in de *early adapter phase*, maar wordt de komende jaren (richting 2030) snel volwassen.¹¹ Ook hier geldt dat ondernemers die vanwege bedrijfseconomische omstandigheden nog niet mee kunnen komen in de transitie, in aanmerking komen voor een ontheffing. Het is echter niet wenselijk om een te grote groep afhankelijk te laten worden van een ontheffing. Door bestelauto's met een emissieklasse 6 een jaar langer toegang tot nul-emissiezones te geven, heeft de tweedehandsmarkt een jaar langer de tijd om te groeien en is tegen de tijd dat de overgangperiode eindigt een elektrische bestelauto voor een grotere groep ondernemers betaalbaar.

Kortom, door de overgangsregeling voor bestelauto's met een emissieklasse 6 met een jaar te verlengen, kunnen zij vaker op een voor hen haalbaar moment de overstap maken. Ook is er meer tijd om de randvoorwaarden verder te ontwikkelen, zoals laadinfrastructuur en de tweedehandsmarkt voor elektrische bestelvoertuigen. Hierdoor hoeven voertuigeigenaren minder vaak een beroep te doen op een ontheffing, wat hen administratieve kosten bespaart. Het draagvlak voor de nul-emissiezones wordt naar

⁹ Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, RVO & Revnext, 2025, <https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/trendrapport-lichte-bedrijfsvoertuigen>.

¹⁰ RVO, 2026, [Elektrisch vervoer - Lichte bedrijfsvoertuigen - Nederland](#)

¹¹ Haskoning & Buck Consultants International, 2025, [Actualisatie landelijke effecten zero-emissiezones stadslogistiek](#).

verwachting groter, omdat er meer vertrouwen is dat de transitie in een realistisch tempo plaatsvindt.

3.2 Klimaat- en milieueffecten

Bestelauto's met emissieklasse 6 mogen een jaar langer in de nul-emissiezones rijden, tot en met 31 december 2028 in plaats van 2027. Doordat deze voertuigen pas later worden geweerd, valt te verwachten dat er minder emissiereductie wordt behaald ten behoeve van klimaat en schone lucht. De nul-emissiezone is echter niet de enige factor die bijdraagt aan verduurzaming van stadslogistiek. Financiële prikkels zorgen voor een steeds positiever kostenplaatje voor elektrische bestelauto's. Bovendien worden de technische specificaties van de voertuigen steeds beter, zoals de actieradius. Er zullen dus ook ondernemers zijn die al eerder verduurzamen, ongeacht de nul-emissiezones. Hoe groot deze groep is, is onder andere afhankelijk van geopolitieke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. De doelen in het Klimaatakkoord zijn bovendien geformuleerd voor 2030. Tot die tijd geldt er een ingroeipad, waarbij stapsgewijs wordt toegewerkt naar uitstootvrije stadslogistiek. Dit besluit beïnvloedt niet voor welke voertuigen de nul-emissiezones uiteindelijk gelden, maar enkel het tijdspad van één overgangsregeling in het ingroeipad.

Haskoning & Buck Consultants (2025) hebben berekend wat de maatschappelijke kosten en baten van de nul-emissiezones in 2030 zijn.¹² Zij concluderen dat de nul-emissiezones in 2030 naar verwachting zorgen voor een emissiereductie van 0,55 Mton CO₂, 977 ton NO_x, 15,1 ton fijnstof en 7,8 ton roet. Daarmee liggen de maatschappelijke baten 4,4 keer hoger dan de maatschappelijke kosten. De doelstelling uit het klimaatakkoord (1,0 Mton CO₂) wordt echter nog niet gehaald. De twee belangrijkste oorzaken hiervan zijn dat er relatief weinig nul-emissiezones zijn/worden ingevoerd, en dat de meeste zones relatief klein zijn. Het wel of niet aanpassen van de overgangsregeling heeft geen invloed op deze resultaten, omdat 2030 het richtjaar is.

3.3 Financiële gevolgen

Deze wijziging heeft geen financiële gevolgen voor het Rijk en voor decentrale overheden. De bestaande handhavingssystemen en camera's blijven in stand. Ondernemers die nog niet mee kunnen komen in de transitie hoeven in 2028 geen ontheffing aan te vragen, wat voor hen kostenbesparend is. Het Centraal Loket van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) zal voor een jaar minder ontheffingsaanvragen ontvangen, waardoor dat jaar zowel de kosten als de geïnde leges zullen afnemen. Per saldo zijn er daarmee dus geen financiële gevolgen voor het Centraal Loket.

4. Uitvoering, toezicht en handhaving

Gemeenten gaan over de invoering en handhaving van de nul-emissiezones. In alle nul-emissiezones gelden dezelfde toegangsregels, zoals vastgelegd in het RVV 1990. Onderhavige wijziging beïnvloedt dus de toegangsregels in alle bestaande en nog in te voeren nul-emissiezones. In de meeste gemeenten gebeurt handhaving automatisch, op basis van ANPR-camera's (*Automatic Number Plate Recognition*). Deze camera's zijn gekoppeld aan RDW-data, waar voertuigkenmerken waaronder de emissieklasse en de DET aan het kenteken staan gekoppeld. De handhavingssystemen worden nu al gebruikt

¹² Actualisatie landelijke effecten zero-emissiezones stadslogistiek, Integraal beeld van maatschappelijke kosten en baten invoering zero-emissiezones stadslogistiek in 30 gemeentes in Nederland, SPES, Haskoning en Buck Consultants International, 14 oktober 2025, www.opwegnaarzes.nl.

in de handhaving, waarbij op basis van voertuigkenmerken wordt bepaald welke voertuigen in overtreding zijn. Er wijzigt dus niets in de manier van uitvoering, toezicht en handhaving van de nul-emissiezones.

5. Advies, internetconsultatie en voorhang

5.X Bedrijfseffecten en regeldruk

→ PM: aanpassen na toets EZK

Nul-emissiezones zijn een instrument om uitstootvrije stadslogistiek te realiseren. Het gaat daarmee dus om bedrijven die zich bezighouden met levering van goederen en diensten in steden. Het betreft een breed scala aan bedrijfstakken, zoals bevoorrading van winkels, bouwlogistiek (bijvoorbeeld stukadoors) en de cultuursector. Veel van deze branches zijn ook vertegenwoordigd in de UAZ. De nul-emissiezones gelden voor alle zakelijke bestel- en vrachtvoertuigen, dus ook voor MKB'ers en ZZP'ers.

Hoewel de nul-emissiezones op zichzelf kunnen worden gezien als een vorm van regeldruk voor bedrijven, zorgt de voorliggende wijziging juist voor minder regeldruk op korte termijn. De overgangsregeling wordt verlengd, waardoor veel bedrijven een jaar langer de tijd krijgen voordat ze aan de nul-emissiezones hoeven te voldoen. Het voorstel is daarmee werkbaar en uitvoerbaar voor ondernemers en brengt geen extra regeldrukkosten met zich mee.

[PM – aanvullen na advies ATR]

Internetconsultatie

In de periode [PM] is voor dit besluit een internetconsultatie uitgevoerd.

[PM- ontvangen reacties]

Op de site www.internetconsultatie.nl worden de ontvangen reacties openbaar gemaakt indien degene die een reactie heeft gegeven daarvoor toestemming heeft gegeven. Op de genoemde site wordt ook een kort verslag geplaatst waarin op hoofdlijnen de resultaten van de internetconsultatie zijn vermeld en de belangrijkste veranderingen in het voorstel of de toelichting naar aanleiding van de ontvangen reacties.

PM - voorhang

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

In het algemeen deel is toegelicht dat de overgangsperiode voor voertuigeigenaren met een emissieklasse 6 bestelvoertuig en een DET van maximaal 2024 is verlengd met een jaar, en daarmee loopt tot en met 31 december 2028.

Artikel II

Met de inwerkingtreding op 1 juli 2027 wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten. Ook wordt de minimuminvoeringstermijn in acht genomen, zoals neergelegd in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Op grond van dat beleid treedt een algemene maatregel van bestuur op 1 januari of 1 juli in werking en vindt publicatie plaats uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,