



Aan

Staatssecretaris

nota

Besluit zero-emissiezone voor autobussen

TER BESLISSING

Datum

12 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/103818

Opgesteld door

DG Mobiliteit

Dir. Duurzame Mobiliteit

DuMo 2

Beslistermijn

23-06-2026

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Vanaf 2030 gelden er strengere normen voor luchtverontreinigende stoffen als gevolg van de herziene EU-richtlijn luchtkwaliteit. Zonder aanvullende maatregelen zijn er 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 (ZE-zones), zoals autobussen, helpt hierbij.

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 Emissieloos Touringcarvervoer ondertekend (zie bijlage 1). In het Afsprakenkader is de intentie vastgelegd dat er vanaf 1 januari 2027 een zero-emissiezone voor nieuwe touringcars wordt ingesteld. Dit past binnen de geformuleerde ambities van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB). Na een zorgvuldig proces ligt nu het besluit voor om vanaf 1 januari 2029 zero-emissiezones voor autobussen¹ mogelijk te maken.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met:

- Het besluit om vanaf 1 januari 2029 op gemeentelijk niveau zero-emissiezones voor autobussen (voertuigcategorie M2 en M3) mogelijk te maken;
- Het in gang zetten van de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

Kernpunten

- De zero-emissiezones (op dit moment) 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 batenanalyse² naar de zero-emissiezones komt naar voren dat het toevoegen van andere voertuigcategorieën zoals

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

² Kamerstukken II 2025/2026, 30175, nr. 482.

autobussen aan de zero-emissiezones een effectieve manier is om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren.

- Na een zorgvuldig proces ligt het besluit voor om vanaf 1 januari 2029 zero-emissiezones voor autobussen mogelijk te maken. Dit betekent dat alle autobussen die vanaf 1 januari 2029 nieuw geregistreerd worden bij de RDW en de zero-emissiezone betreden, emissieloos moeten zijn. Dit voorstel is getoetst bij de sector zoals de ondertekenaars van het Afsprakenkader en de betrokken ov-concessieverleners en ov-concessiehouders en kan rekenen op steun.
- Het Rijk biedt via de wet de mogelijkheid om een ZE-zone in te voeren, maar gemeenten besluiten zelf of ze dit doen. Een uitbreiding van de mogelijkheden voor zonering in gemeenten kan helpen om aan de aangescherpte doelen uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit te voldoen.
- De gemeenten Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven hebben het voornemen om een dergelijke zone 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 deze gemeenten te vervallen.
- Het is dus niet zo dat alle gemeenten met een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's automatisch ook een zero-emissiezone voor autobussen krijgen. Dit is een keuze die gemeenten zelf maken.

Datum

12 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/103818

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Regelkader en vangnetten voor de zero-emissiezone autobussen

- Alle autobussen die vanaf 1 januari 2029 nieuw geregistreerd worden bij de RDW en de zero-emissiezone betreden, moeten 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). Dit betekent in de praktijk dat:
 - Een autobus met een datum eerste toelating van 1-1-2018 (of ouder) heeft toegang tot 1-1-2029
 - Een autobus met een datum eerste toelating van 1-1-2019 heeft toegang tot 1-1-2030
 - Een autobus met een datum eerste toelating van 1-1-2025 heeft toegang tot 1-1-2036
- Om de binnensteden voor ondernemers bereikbaar te houden, wordt naar het voorbeeld van de gehanteerde aanpak van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's een geharmoniseerd toegangsregime ingericht zodat door ondernemers stapsgewijs de stap naar emissieloos vervoer gerealiseerd kan worden.
- Voor ondernemers die nog niet de overgang naar uitstootvrij vervoer kunnen maken zijn er ontheffingen beschikbaar, die zo veel mogelijk aansluiten bij het ontwikkelde regime voor de zero-emissiezones voor bestel- en vrachtauto's. Het gaat o.a. om:
 - dagontheffing
 - ontheffing wegens lange levertijden van emissieloos voertuig
 - ontheffing om bedrijfseconomische omstandigheden
 - ontheffing wegens netcongestie
 - ontheffing via hardheidsclausule/afwijkingsbevoegdheid.

- Gemeenten die voornemens zijn om een ZE-zone voor autobussen door te voeren, houden dezelfde omvang aan als hun zone voor bestel- en vrachtauto's.

Datum

12 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/103818

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Proces

- Als u akkoord gaat met het besluit om de zero-emissiezone voor autobussen op gemeentelijk niveau mogelijk te maken, dan starten we het traject om het RVV te wijzigen om de autobus als voertuigcategorie (M2 en M3) toe te voegen aan de zero-emissiezone. Bij akkoord op deze nota, wordt de Kamer in de zomer geïnformeerd met een Kamerbrief, voorafgaand aan het Commissiedebat Duurzaam Vervoer van 24 september.

Wat gebeurt als er geen zero-emissiezone voor autobussen komt?

- Gemeenten hebben een instrument minder om de luchtkwaliteit in de binnensteden te verbeteren.
- Gemeenten zijn beheerder van de wegen binnen hun gemeentegrenzen en kunnen overgaan tot geslotenverklaringen voor fossiele autobussen in hun binnensteden.

Krachtenveld

Gemeenten hadden eerder een zero-emissiezone voor autobussen willen invoeren dan 2029, maar zij hebben ingestemd met het compromis dat ook draagvlak heeft bij de sector. Het voorstel heeft een langere overgangstermijn en behelst de toevoeging van een landelijke ontheffing voor netcongestie. Op deze manier is tegemoetgekomen aan de zorgen van KNV over de netcongestieproblematiek en de haalbaarheid en betaalbaarheid van de transitie. Er is brede steun bij stakeholders voor het invoeren van deze maatregel.

Politieke context

In het coalitieakkoord d.d. 30 januari 2026³ wordt de zero-emissiezone niet genoemd. De invoering van de zero-emissiezones in 2025 hebben politiek de aandacht gehad. In de Tweede Kamer is daarbij ook het belang van standaardisatie bij de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's benadrukt. Door de gehanteerde aanpak van de zero-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's te volgen, wordt ook een vergaand geharmoniseerd beleid ten aanzien van de zero-emissiezone voor autobussen bewerkstelligd.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

³ 'Aan de slag – Bouwen aan een beter Nederland', Coalitieakkoord 2026-2030.

Toelichting

Transitie naar emissieloos touringcar- en busvervoer

In Nederland zijn er ongeveer 3600⁴ touringcars, hiervan zijn er al enkele emissieloos. Met de subsidieregeling voor elektrische touringcars (STour) stromen de komende jaren 500 à 600 emissievrije touringcars in. Deze subsidieregeling staat ook in 2026 open, met een bedrag van 12,5 miljoen euro.

De verwachting is dat de zero-emissiezone voor een versnelde marktdynamiek onder de aanbieders richting emissievrije touringcars zorgt en dat er emissieloze touringcars van verschillende Europese merken op korte termijn in serieproductie beschikbaar komen.

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) is afgesproken dat in 2025 alle nieuw instromende OV-bussen zero-emissie zijn en dat in 2030 alle ruim 5.000 OV-bussen zero-emissie zijn. Per 1-4-2026 zijn er 2867 emissieloze ov-bussen; het aandeel zero-emissie bij de ov-bussen is nu 53%⁵. In de gemeenten Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Eindhoven ligt het aandeel zero-emissie bij ov-bussen respectievelijk hoger bij 68%, 88%, 100% en 62%.

Laadinfra en netcongestie

Een belangrijk aandachtspunt vormt de realisatie van laadinfrastructuur en de netcongestieproblematiek. Voor ondernemers is er de subsidieregeling private laadinfrastructuur (SPRILA) beschikbaar die een tegemoetkoming biedt bij de aanleg van laadinfrastructuur op eigen terrein. Ondernemingen die vanwege netcongestie nog niet de stap naar emissieloze mobiliteit kunnen zetten, komen in aanmerking voor een landelijke ontheffing netcongestie.

Autobus als voertuigcategorie

Touringcars worden juridisch geschaard onder een autobus (voertuigcategorie M2 en M3). De zero-emissie zone geldt daarmee voor alle autobussen.

Juridische overwegingen

Na akkoord start het proces tot het wijzigen van het RVV 1990 om de autobus (M2 en M3) toe te voegen als voertuigcategorie om op gemeentelijk niveau zero-emissiezones mogelijk te maken.

Bijlagen

Volgnr	Naam	Informatie
02	Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer (2023)	
03	Evaluatie Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer (2025)	

Datum

12 juni 2026

Onze referentie

IENW/BSK-2026/103818

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Duurzame Mobiliteit
DuMo 2

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

⁴ RVO Monitor Bussen Besloten Vervoer 2026.

⁵ Milieuprestatie OV-bussen 2026.