

Aan de staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw mr. drs. A.W.H. Bertram
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie

MvH/RvZ/ATR4663/2026-U160

Uw referentie

Datum

19 augustus 2026

Onderwerp

Verlenging overgangsregeling zero-emissiezones bestelauto's emissieklasse 6

Geachte mevrouw Bertram,

Op 18 juni 2026 is een voorstel tot wijziging van het *Reglement verkeersregels en verkeerstels 1990* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor advies voorgelegd. Het voorstel regelt een verlenging van de toegang voor bestelauto's met emissieklasse 6 in zero-emissiezones (hierna: ze-zones) in gemeentelijke binnensteden. Door de wijziging krijgen bestelauto's met emissieklasse 6 en een datum van eerste toelating vóór 1 januari 2025 een jaar langer toegang tot ze-zones. De initiële einddatum van de vrijstellingsperiode was 31 december 2027. Het voorstel wijzigt deze datum naar 31 december 2028. Het voorstel is de uitwerking van het besluit van de Ministerraad begin 2025 tot verlenging van de overgangsperiode met één jaar.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Het voorstel geeft eigenaren van een bestelauto met emissieklasse 6 een jaar extra de tijd om de transitie te maken naar elektrisch vervoer. De langere overgangstermijn komt ondernemers tegemoet die bijvoorbeeld vanwege netcongestie, korte(re) afschrijvingstermijnen of bedrijfs-economische omstandigheden de overgang naar elektrische vervoer moeilijk kunnen maken. Het voorstel zorgt daarmee voor een vermindering van (ervaren) regeldruk voor bedrijven.

Contact:

Postbus 16228
2500 BE DEN HAAG

Bezoekadres: Rijnstraat 50
2515 XP DEN HAAG

info@atr-regeldruk.nl
www.adviescollegeregeldruk.nl

Tel: 070-310 86 66

In de huidige situatie bestaat de mogelijkheid ontheffing aan te vragen voor toegang tot de zero-emissiezones met emissieklasse-6 bestelauto's. Het voorstel zorgt ervoor dat de eigenaren van een bestelauto met emissieklasse 6 een jaar langer geheel zijn vrijgesteld voor toegang tot de zero-emissiezone. Zij hoeven daardoor geen ontheffing aan te vragen. Dit scheelt eigenaren van de bestelauto's tijd en geld.

Ongeveer 70 procent van de bestelautopassages in zero-emissiezones in Nederland betreft emissieklasse-6-voertuigen. Deze groep voertuigen vormt een belangrijk deel van de bestelauto's in de binnensteden. De toelichting bij het voorstel bevat geen kwantitatieve inschatting van het aantal bedrijfsvoertuigen met emissieklasse 6 waarvoor het voorstel een oplossing vormt. Volgens uw ministerie gaat het naar schatting om enkele tienduizenden voertuig-eigenaren die profijt kunnen hebben van de verlengingsregeling.¹

De toelichting bij het voorstel bevat hoofdzakelijk een kwalitatieve probleemanalyse. Bij de knelpunten van zero-emissiezones voor bedrijven gaat het om verschillende aspecten, zoals a) netcongestie en beperkte binnenstedelijke beschikbaarheid van laadinfrastructuur, b) (hoge) prijzen en beschikbaarheid van elektrische bedrijfsvoertuigen, en c) de lengte van afschrijvingstermijnen van bedrijfsvoertuigen:

- Netcongestie en laadinfrastructuur: Het voorstel geeft aan dat de laadinfrastructuur op dit moment "overwegend toereikend is", maar dat de druk op het elektriciteitsnet de komende jaren verder toeneemt. Onduidelijk is in welke mate toekomstige problemen met netcongestie en beschikbaarheid van laadinfrastructuur de overstap naar elektrisch vervoer voor bedrijven zullen belemmeren.
- Prijzen en beschikbaarheid: Nieuwe elektrische voertuigen zijn vaak goedkoper dan brandstofvarianten en nieuwe (elektrische) bedrijfsvoertuigen zijn inmiddels goed beschikbaar. Bij tweedehands voertuigen lijkt dat nog niet het geval, mede omdat de tweedehands markt van elektrische bestelauto's nog maar beperkt is. Het voorstel bevat geen nadere toelichting of kwantitatieve duiding hierbij.
- Afschrijftermijnen: De toelichting bij het voorstel geeft niet aan in hoeverre de verlenging van de overgangsregeling is ingegeven door de wens om de afschrijvingstermijn voor deze voertuigen te verlengen. Gelet op de aandacht voor realistische afschrijvingstermijnen in de maatschappelijke discussie ligt het in de rede om in de toelichting enige duiding op te nemen van de mate waarin korte afschrijvingstermijnen de transitie naar elektrisch vervoer belemmeren.

Het college concludeert dat het voorstel een substantiële groep ondernemers meer tijd geeft de transitie naar elektrisch vervoer betaalbaar en uitvoerbaar te maken. Tegelijkertijd vraagt het college aandacht voor het belang van consistentie van beleid en regelgeving. De noodzaak van een langere overgangstermijn was bij de vaststelling van het beleid al voorzienbaar. De nu voorgestelde verlenging benadeelt partijen die al eerder (en mogelijk met hogere kosten) hebben geïnvesteerd in elektrisch vervoer, vergeleken met partijen die kiezen voor een latere transitie. Deze ontwikkeling toont ook het belang van voldoende voorbereidingstijd voor partijen om wettelijke bepalingen na te leven, en van een gerichte analyse van deze voorbereidingstijd bij de vaststelling van nieuw of wijzigende regelgeving.

¹ De toelichting geeft wel aan dat in Nederland er eind 2025 ruim 600.000 bestelauto's waren met emissieklasse 6 en dat dit circa 57% van het totaal aantal lichte bedrijfsvoertuigen in Nederland betreft. Niet duidelijk is welk deel van deze 600.000 bestelauto's een eerste toelatingsdatum hebben van vóór 2025 en daarmee in aanmerking kunnen komen voor gebruik van de voorgenomen verlenging van de overgangsperiode.

Het college concludeert dat de toelichting niet duidelijk is over de omvang van de knelpunten waarvoor het voorstel een (tijdelijke) oplossing vormt en over de omvang van de effecten die het oplevert. Aanvulling van de toelichting kan volgens het college bijdragen aan gerichtere(re) besluitvorming over het voorstel. Bij deze aanvulling gaat het om een kwantitatieve indicatie van:

- de omvang van de doelgroep voor wie de verlengde vrijstelling meer tijd en ruimte geeft de transitie naar elektrisch vervoer te maken;
- de aard en omvang van de problematiek van netcongestie, korte(re) afschrijvingstermijnen en binnenstedelijke beschikbaarheid van laadinfrastructuur nu en in de komende jaren;
- de prijzen en beschikbaarheid van elektrische bestelauto's op de tweedehands markt.

Deze aanvullende informatie kan ook duidelijker maken in hoeverre de verlenging van de overgangperiode met één jaar een passende oplossing vormt voor de knelpunten.

1.1 Het college adviseert de probleemanalyse aan te vullen en een gerichte inschatting van het doelbereik op te nemen in de toelichting bij het voorstel.

2. *Minder belastende alternatieven*

Het voorstel verruimt de overgangperiode voor de toegang tot zero-emissiezones voor bestelauto's met emissieklasse 6 met één jaar. Het voorstel is daarmee een uitwerking van het politieke besluit dat begin 2025 is genomen. Het voorstel zorgt voor een omvangrijke groep ondernemers voor een (ervaren) regeldrukvermindering.

De toelichting bij het voorstel bevat geen informatie over afgewogen alternatieven. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk of een kortere of langere overgangstermijn is onderzocht. Het college acht een toelichting over mogelijk minder belastende alternatieven wenselijk omdat de gekozen verleningstermijn van invloed is op het doelbereik van de regeling en de regeldruk(vermindering) voor ondernemers.

Volgens het college kan bij de alternatieven-afweging in het onderhavig voorstel (over de toegangstermijn tot zero-emissiezones voor stadslogistiek) daarom worden nagegaan of een verlengingstermijn voor ondernemers mogelijk en gewenst is van bijvoorbeeld twee jaar. Concreet zou dit betekenen dat de overgangperiode voor ondernemers nu niet met één, maar met twee jaar wordt verlengd. Dat zou tot een grotere regeldrukvermindering voor bedrijven kunnen leiden dan het huidige voorstel. Het college onderkent daarbij dat dit een afwijking zou vormen van hetgeen eerder politiek is besloten en gecommuniceerd aan de sector (over de verruiming van de overgangperiode).

2.1 Het college adviseert om inzichtelijk te maken welke mogelijk minder belastende alternatieven zijn overwogen en waarom deze niet zijn gekozen, en daarbij in ieder geval aandacht te besteden aan een langere overgangstermijn (van bijvoorbeeld twee jaar).

Het college ziet aanleiding voor een tweede aandachtspunt met betrekking tot minder belastende alternatieven. Dit betreft de aanvraagprocedure voor een ontheffing voor toegang tot zero-emissiezones. Hoewel het voorstel daarin niet direct veranderingen regelt, is de ontheffingsprocedure wel van belang voor de toegang tot de ze-zones. De ontheffing zal ook na afloop van de overgangsregeling (die nu wordt verruimd) een belangrijke uitkomst bieden aan ondernemers die vanwege verschillende redenen de transitie nog niet kunnen of willen maken.

Er bestaan op dit moment verschillende type ontheffingen voor toegang tot de ze-zones. Zo bestaat de ontheffing vanwege netcongestie. Als een bedrijf kan aantonen dat als gevolg van netcongestie nog niet de overstap is gemaakt naar elektrisch vervoer, dan behoudt het bedrijf de mogelijkheid om met een brandstofvoertuig de ze-zone in te rijden. Vergelijkbare ontheffingen bestaan ook in het geval van lange levertijden bij de aanschaf van een elektrisch voertuig of als een elektrische variant van een type voertuig niet beschikbaar is. Bij meerdere van deze ontheffingen vraagt de overheid bij een aanvraag om a) een 'kopie kentekenbewijs', en b) een 'inschrijvingsbewijs van de KVK'. Dit betreft informatie die al bij de overheid bekend is. De ondernemer moet door de aanvraagvereisten informatie opvragen bij de ene overheid (en moet daar soms ook voor betalen) en deze informatie zelf opnieuw aanleveren bij een andere overheid. Dit is in strijd met het uitgangspunt 'eenmalig uitvragen, meervoudig gebruiken' van het kabinet en de Rijksoverheid.² Deze informatie-uitvraag zorgt voor onnodige tijdsbesteding en kosten voor ondernemers en zorgt ook voor ervaren regeldruk. Deze onnodige regeldruk kan worden voorkomen als de overheid informatie die al bekend is goed hergebruikt.

2.2 Het college adviseert de onnodige indieningsvereisten bij ontheffingsaanvragen voor toegang tot een zero-emissiezone (waaronder het kopie kentekenbewijs en het inschrijvingsbewijs Kamer van Koophandel) te schrappen.

3. Werkbaarheid

Het voorstel geeft bedrijven meer tijd de transitie te maken naar elektrisch vervoer. Dit biedt een oplossing voor knelpunten met betrekking tot netcongestie, beperkte binnenstedelijke laadcapaciteit, korte(re) afschrijvingstermijnen of beperkte beschikbaarheid van geschikte elektrisch (tweedehands) voertuigen. Het voorstel draagt daarmee bij aan de werkbaarheid van de regels van zero-emissiezones. Een kanttekening daarbij is dat bedrijven die wel de overstap naar elektrische voertuigen hebben gemaakt, de wijziging mogelijk zien als voorbeeld van weinig consistent overheidsbeleid. Mogelijk zouden zij andere keuzes hebben gemaakt, als zij eerder op de hoogte waren geweest van de verlenging van de overgangsperiode.

Verder merkt het college op dat het stelsel van lokale ze-zones, de bijbehorende ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden en de verschillende inwerkingtredingsdata (met uitstel) regelmatig als complex worden ervaren door bedrijven. Ondanks eerdere harmonisatie blijven er verschillen bestaan tussen gemeenten, bijvoorbeeld ten aanzien van de geografische afbakening van de ze-zones (wel of niet een hele binnenstad) en de inwerkingtredingsdatum van de ze-zones. Ook juridische procedures beïnvloeden de toepassing en kenbaarheid van de ze-zones.³ Deze verschillen en veranderingen binnen het stelsel zetten de werkbaarheid ervan voor ondernemers onder druk.

² Aanwijzing 5.31 van de Aanwijzingen voor de regelgeving verplicht het gebruik van informatie uit de basisregistratie. De toelichting daarbij geeft aan dat de overheid geen gegevens vraagt van burgers, bedrijven en instellingen waarover zij al beschikt en dat burgers, bedrijven en instellingen bij bijvoorbeeld een vergunningaanvraag geen gegevens hoeven te verstrekken die al bij de overheid bekend zijn.

³ Zo had de gemeente Utrecht het gebied rond de Jaarbeurs opgenomen in de ze-zone. Na een juridische procedure heeft de rechter het verkeersbesluit vernietigd waardoor het Jaarbeursterrein voorlopig buiten de ze-zones valt. De rechter was van oordeel dat de gemeente onvoldoende onderzocht had wat de gevolgen van de ze-zone zijn voor de logistieke situatie van de Jaarbeurs. De gemeente Utrecht heeft inmiddels aangegeven in hoger beroep te gaan.

4 Gevolgen regeldruk

Het voorstel geeft aan dat ondernemers die nog niet mee kunnen komen in de transitie in 2028, geen ontheffing hoeven aan te vragen. Verder krijgen ondernemers door de verlenging meer tijd om een eigen laadvoorzieningen te realiseren, een langere afschrijvingstermijn van een bedrijfsvoertuig, en de keuze uit meer (en mogelijk goedkopere) elektrische bedrijfsvoertuigen. Daarmee werkt het voorstel voor hen kostenbesparend en vermindert het de regeldruk. De toelichting bevat echter geen kwantitatieve duiding van deze regeldrukvermindering. Zo is niet duidelijk voor hoeveel ondernemers (bij benadering) de gewijzigde regeling een oplossing vormt en wat de regeldrukbesparing bedraagt per ondernemer. In ambtelijk overleg heeft uw ministerie aangegeven dat de verlenging van de vrijstelling mogelijk een uitkomst biedt voor enkele tienduizenden ondernemers. Deze reikwijdte van het voorstel betekent dat de vermindering van de regeldruk substantieel kan zijn. Het voorstel bevat echter geen indicatie van de omvang van deze vermindering.

4.1 Het college adviseert de regeldrukvermindering kwantitatief te beschrijven in de toelichting, conform de Rijksbrede methodiek.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van dit voorstel:

Niet indienen / vaststellen tenzij met de adviespunten rekening wordt gehouden.

Het college merkt op dat dit dictum geen oordeel vormt over de wenselijkheid van het voorstel. Het brengt tot uitdrukking dat de kwaliteit van de onderbouwing van het voorstel verbetering behoeft. Het college onderkent dat het voorstel kan leiden tot substantiële verlaging van de regeldruk. De toetsing laat echter zien dat niet duidelijk is in welke mate het voorstel belemmeringen voor ondernemers wegneemt om de stap naar elektrisch vervoer te zetten. Ook maakt de toelichting bij het voorstel niet duidelijk welke mogelijkheden voor een verdere beperking van de regeldruk zijn overwogen. En de omvang van de vermindering is niet in beeld gebracht. Deze tekortkomingen betekent dat niet goed kan worden beoordeeld of de vermindering van de regeldruk niet nog groter had kunnen zijn.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de uitkomsten van de toetsing. Het verzoekt om in de toelichting bij het voorstel per adviespunt duidelijk te maken op welke wijze u met de adviespunten rekening hebt gehouden.

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris