

Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer

Partijen

a. Rijksoverheid

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, V.L.W.A. Heijnen, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen: Ministerie van IenW;

b. Lokale overheden

- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder M. van der Horst;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder A. Kapteijns;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder M. Esselbrugge;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder E. Oosters;

Hierna samen te noemen: Gemeenten;

c. Brancheorganisaties

- Koninklijk Nederlands Vervoer, namens deze B. Eckhardt (voorzitter), hierna te noemen: KNV;
- Koninklijke RAI Vereniging, namens deze O. de Bruijn (algemeen directeur), hierna te noemen: Rai Vereniging;

Hierna samen te noemen: Brancheorganisaties;

Hierna allen samen te noemen: Partijen;

Overwegende dat:

1. Een wereldwijde transitie naar duurzame mobiliteit noodzakelijk is om de hiernavolgende klimaatdoelstellingen en afgesproken reductie van broeikasgasemissies te halen:
 - a) Op de Klimaatop in Parijs in december 2015 is de doelstelling bepaald om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius in het jaar 2100, met het streven dit niet meer te laten zijn dan 1,5 graden Celsius;
 - b) In 2019 is het Klimaatakkoord gepresenteerd met de doelstelling om de broeikasgasemissies in 2030 met 49% te verminderen ten opzichte van het referentiejaar 1990. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III is die doelstelling aangescherpt naar 95% emissiereductie voor de mobiliteits- en transportsector in 2050. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte IV is de doelstelling van de CO₂-emissiereductie voor het jaar 2030 aangescherpt naar 55%, waarbij het beleid gericht is op een reductie van 60%.
2. Nederland in 2021 het memorandum of understanding on Zero-Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicles heeft ondertekend. Hierin onderschrijft Nederland het streven dat er vanaf 2040 alleen nog emissieloze zware voertuigen (zoals touringcars) verkocht worden met het oog op het realiseren van volledige emissieloze mobiliteit in 2050.
3. De Rijksoverheid en decentrale overheden zich met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit inspannen voor het terugdringen van de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden ter verbetering van de luchtkwaliteit. De transitie naar emissieloos touringcarvervoer draagt bij aan het terugdringen van deze schadelijke uitstoot.

4. Het uitgangspunt van de Gemeenten is dat alle vormen van mobiliteit (particulier vervoer, logistiek, openbaar vervoer, taxi en eigen gemeentelijke diensten) uiterlijk 2030 volledig emissieloos moeten zijn binnen de aangewezen nul-emissiezone.
5. Het Ministerie van IenW in overleg met de overige Partijen een Total Cost of Ownership-model voor touringcars heeft laten ontwikkelen en dit model up-to-date houdt. Het TCO-model biedt inzicht in de meerkosten van kosten voor de aanschaf, het bezit en gebruik van emissieloze touringcars ten opzichte van diesel touringcars. Het model wordt gebruikt bij de evaluatie zoals verwoord in artikel 6 van dit Afsprakenkader.
6. Partijen kennis hebben genomen van de afschrijvingstermijnen van touringcars. Tevens hebben Partijen geconstateerd dat op het moment van opstellen van dit Afsprakenkader de markt voor nul-emissietouringcars nog in de kinderschoenen staat. Partijen wensen om bij invoering van een nul-emissiezone voor touringcars rekening te houden met de gangbare afschrijvingstermijnen van touringcars.
7. Partijen hebben geconstateerd dat er voldoende (in)zicht is hoe aan de randvoorwaarden voor emissieloos touringcarvervoer kan worden voldaan en dat nu overgegaan kan worden tot het vastleggen van de afspraken.
8. Touringcars zijn voor de verkeersregelgeving, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, autobussen. Bussen die worden ingezet in het Openbaar Vervoer vallen ook onder de definitie autobussen. In 2016 is het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus ondertekend. Kern van het akkoord is de versnelling van de transitie naar emissieloze OV-bussen. Dit Afsprakenkader richt zich specifiek op touringcars.

Begripsbepalingen

In het Afsprakenkader Emissieloos Touringcarvervoer wordt verstaan onder:

“Autobus”: motorvoertuig, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

“Touringcar”: autobus met voertuigcategorie M2 of M3, die niet wordt ingezet in het openbaar vervoer.

“Emissieloze touringcar”: autobus met voertuigcategorie M2 of M3, die niet wordt ingezet in het openbaar vervoer, met emissieklasse Z.

“Nul-emissiezone”: geografisch afgebakende zone waarbinnen uitsluitend emissieloze voertuigen zijn toegestaan voor het transport van personen en goederen.

“Total Cost of Ownership (TCO)”: totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf, het bezit en gebruik van een product of dienst gedurende de hele levenscyclus/gebruikscyclus.

Partijen komen het volgende overeen:

Artikel 1: Doel

Partijen streven ernaar dat:

- a) alle touringcars die met ingang van 1 januari 2027 nieuw geregistreerd worden bij de RDW en in de nul-emissiezone rijden emissieloos zijn;
- b) voor touringcars geregistreerd voor 1 januari 2027 geldt dat, in de periode 1 januari 2027 – 1 januari 2030, uitsluitend touringcars met emissieklasse 6 in de nul-emissiezone mogen rijden;
- c) vanaf 1 januari 2030 alle touringcars die in de nul-emissiezone rijden, emissieloos zijn.

Artikel 2: Laad- en/of waterstoftankinfrastructuur

- 2.1 Gemeenten faciliteren de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en/of waterstoftankinfrastructuur voor touringcars in de omgeving van veel bezochte bestemmingen en parkeerterreinen voor touringcars. Hiervoor stellen zij in overleg met vertegenwoordigers van touringcarbedrijven een plan van aanpak op. Daarvoor voeren zij de acties onder artikel 2.2 tot en met 2.5 uit.
- 2.2 Partijen inventariseren veel bezochte bestemmingen buiten de gemeenten met een nul-emissiezone, zoals pretparken en toeristische trekpleisters, en gaan met betreffende

gemeenten in gesprek over realisatie van laadinfrastructuur en/of waterstoftankinfrastructuur ter plaatse.

- 2.3 Gemeenten verplichten zich in 2024 de laadbehoefte van touringcars te inventariseren. Indien de Gemeente aangesloten is bij de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL), verplicht de Gemeente zich de laadbehoefte te melden bij de RAL.
- 2.4 Gemeenten zorgen in afstemming met de RAL voor coördinatie en proactief plannen van de benodigde netcapaciteit en stemmen hierbij af met de netbeheerder en relevante marktpartijen. Daarbij houden Gemeenten er rekening mee dat de behoefte aan laadinfrastructuur zich ook kan manifesteren in andere gemeenten in de regio. Bovendien houden Gemeenten rekening met aansluiting op bestaande en geplande laadinfrastructuur via de RAL (bijvoorbeeld voor vrachtverkeer en OV-bussen) en de gemeentelijke laadvisie zodat integraal gekeken wordt naar vraag en aanbod.
- 2.5 Gemeenten zorgen ervoor dat er bij de start van de nul-emissiezone voor touringcars in hun Gemeente op minimaal twee plekken een snellaadvoorziening voor touringcars met meerdere aansluitingen beschikbaar is, binnen of aan de rand van de nul-emissiezone, tenzij in onderling overleg tussen de Gemeente en lokale touringcarondernemingen is bepaald dat daar geen behoefte aan is.

Artikel 3: Invoering nul-emissiezone

- 3.1 Het Ministerie van IenW heeft de intentie om, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, de nul-emissiezone voor touringcars, inclusief overgangsregeling, juridisch mogelijk te maken door touringcars toe te voegen als voertuigcategorie onder nul-emissiezones zoals opgenomen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en hierover medio 2025 uitsluitel te geven.
- 3.2 Om invulling te geven aan de intentie in artikel 3.1 spreken Gemeenten de wens uit dat, conform de doelstelling in artikel 1, met ingang van 1 januari 2027 een touringcar een emissieloze touringcar moet zijn om toegang te krijgen tot een nul-emissiezone.
- 3.3 Gemeenten spreken de wens uit, in samenspraak met de touringcarbranche gebruik te kunnen maken van een in het RVV 1990 vast te leggen overgangsregeling die het mogelijk maakt dat:
 - met ingang van 1 januari 2027, bestaande touringcars met tenminste emissieklasse 6 tot 1 januari 2030 in de nul-emissiezone voor touringcars mogen rijden.
- 3.4 Gemeenten kondigen de intentie om een nul-emissiezone voor touringcars binnen hun grondgebied in te voeren minimaal drie jaar van tevoren aan en benaderen hiervoor ook de lokale touringcarondernemers. Gemeenten gaan daarbij minimaal in op twee punten:
 - de geografische omvang van de zone: deze is gelijk aan de bestaande nul-emissiezone voor stadslogistiek, en;
 - een beschrijving van de stappen die in de jaren tot invoering worden genomen, inclusief het betrekken van ondernemers en andere belanghebbenden, met aandacht voor de benodigde laad- en waterstoftankinfrastructuur en de planning daarvan.
- 3.5 Partijen spreken af dat er een geharmoniseerd landelijk ontheffingenbeleid komt. Hiervoor wordt aangesloten bij het Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones dat namens de deelnemende gemeenten (gemandateerd) ontheffingen verleent. De volgende ontheffingen komen daarbij in ieder geval beschikbaar: dagontheffing, ontheffing in verband met dreigend faillissement, ontheffing in verband met lange levertijd voertuig en een ontheffing op basis van de hardheidsclausule.
- 3.6 Er wordt in 2024 per Gemeente, die een nul-emissiezone voor touringcars wil instellen, een plan voor speciale voorzieningen voor nul-emissietouringcars opgesteld, met de onderdelen snellaadinfra, haltering- en parkeerlocatie(s), parkeertarieven en mogelijk gebruik van busbanen. Het plan wordt gemaakt in afstemming met KNV.
- 3.7 Gemeenten streven ernaar om bij de eigen inkoop/huur van vervoer per touringcar de voorkeur aan emissieloos vervoer te geven. In lijn met het expertisecentrum aanbesteden (PIANOO), stellen Gemeenten nul-emissie als eis voor het type touringcar waar dat haalbaar is. Als nul-emissie niet haalbaar is wordt bij aanbestedingen een ingroeimodel gevraagd van de opdrachtnemer.
- 3.8 Gemeenten zorgen dat de regelgeving met betrekking tot toegangseisen van nul-emissiezones voor touringcars wordt gehandhaafd door speciaal voor dit doel geplande inzet van Buitengewoon opsporingsambtenaren (Boa's). Gemeenten zetten minimaal vier tot zes keer per jaar een handhavingsactie op in het touringcarseizoen (15 mei tot en met 15 september), waarbij per keer een groep van minimaal twee tot vier Boa's touringcars controleert op toegangseisen.
- 3.9 Het Ministerie van IenW streeft er naar om in EU-kader afspraken te maken, zodat op termijn ook de naleving van het inrijden van nul-emissiezones door touringcars met buitenlands kenteken met automatische kentekenplaatherkenningcamera's gehandhaafd kan worden.

Artikel 4: Subsidieregeling

Het Ministerie van IenW stelt, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, in 2023 een subsidieregeling op, waarvan de aanvragen vanaf het derde kwartaal 2024 kunnen worden ingediend. Deze subsidieregeling is bedoeld om binnen de reguliere bedrijfsvoering van een touringcarbedrijf, ervaring op te doen met de inzet van emissieloze touringcars. De regeling dekt binnen de staatssteungrenzen een zo groot mogelijk deel van meerkosten van een emissieloze touringcar. In de subsidieregeling worden voorwaarden opgenomen om voor subsidie in aanmerking te komen.

Artikel 5: Samenwerking

5.1 Partijen werken samen aan het realiseren van de transitie naar emissieloos touringcarvervoer.

5.2 Partijen zijn ambtelijk vertegenwoordigd in de projectgroep Uitvoering Emissieloos Touringcarvervoer. De projectgroep komt ongeveer zes keer per jaar bijeen en benoemt een voorzitter uit haar midden. In de projectgroep vindt inhoudelijke afstemming plaats van de acties die voortkomen uit dit Afsprakenkader en worden de resultaten besproken. De projectgroep bewaakt de doelen en samenhang tussen alle activiteiten en monitort de voortgang. Jaarlijks stelt de projectgroep een voortgangsrapportage op. De leden van de projectgroep informeren en betrekken ieder hun eigen organisatie. Indien nodig overleggen de directeuren van de projectgroepleden over de voortgang van de afspraken en eventuele beslispunten voortkomend uit dit Afsprakenkader.

Artikel 6: Evaluatie

6.1 In 2025 evalueert het Ministerie van IenW met de overige Partijen de stand zaken van de verschillende onderdelen uit het Afsprakenkader. Daartoe stellen zij gezamenlijk een plan van aanpak op. Het plan van aanpak van de evaluatie gaat in ieder geval in op:

- de beschikbaarheid van nul-emissie touringcars;
- de actieradius, in combinatie met de laad- en waterstoftankinfrastructuur mogelijkheden;
- de betaalbaarheid, gespecificeerd op basis van de Total Cost of Ownership (TCO);
- beschikbaarheid van laad- en waterstoftankinfra;
- operationaliteit van het Centraal Loket ontheffingen nul-emissiezones;
- beschikbaarheid van speciale gemeentelijke voorzieningen (conform artikel 3.6);
- ervaringen met de toepassing van de subsidieregeling.

6.2 Als uit de evaluatie op cruciale punten naar voren komt dat nog niet aan de basisvoorwaarden wordt voldaan om de nul-emissiezone in te voeren, bepalen Partijen in onderling overleg een nieuwe ingangsdatum.

Slotbepalingen

Artikel 7: Wijzigingen

7.1 Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken het Afsprakenkader te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.

7.2 Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.

7.3 De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan dit Afsprakenkader gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 8: Toetreding van nieuwe partijen

8.1 Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot het Afsprakenkader. De toetreding behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.

8.2 Een nieuwe partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de projectgroep Uitvoering Emissieloos Touringcarvervoer. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van het Afsprakenkader en gelden voor die Partij de voor haar uit het Afsprakenkader voortvloeiende rechten en verplichtingen.

8.3 Het verzoek tot toetreding en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan het Afsprakenkader gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 9: Opzegging

Elke Partij kan dit Afsprakenkader met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden schriftelijk opzeggen.

Artikel 10: Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van het Afsprakenkader niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 11: Looptijd

Dit Afsprakenkader treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en eindigt op 31 december 2030. Partijen beraden zich drie maanden voor het verstrijken van de looptijd van dit Afsprakenkader over een mogelijke verlenging van de looptijd.

Artikel 12: Publicatie

Het Afsprakenkader wordt binnen tien dagen na inwerkingtreding door het ministerie van IenW gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend op [datum] te [plaats]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

V.L.W.A. Heijnen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam

M. van der Horst (wethouder)

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag

A. Kapteijns (wethouder)

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven

M. Esselbrugge (wethouder)

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

E. Oosters (wethouder)

Koninklijk Nederlands Vervoer

B. Eckhardt (voorzitter)

Koninklijke RAI Vereniging

O. de Bruijn (algemeen directeur)