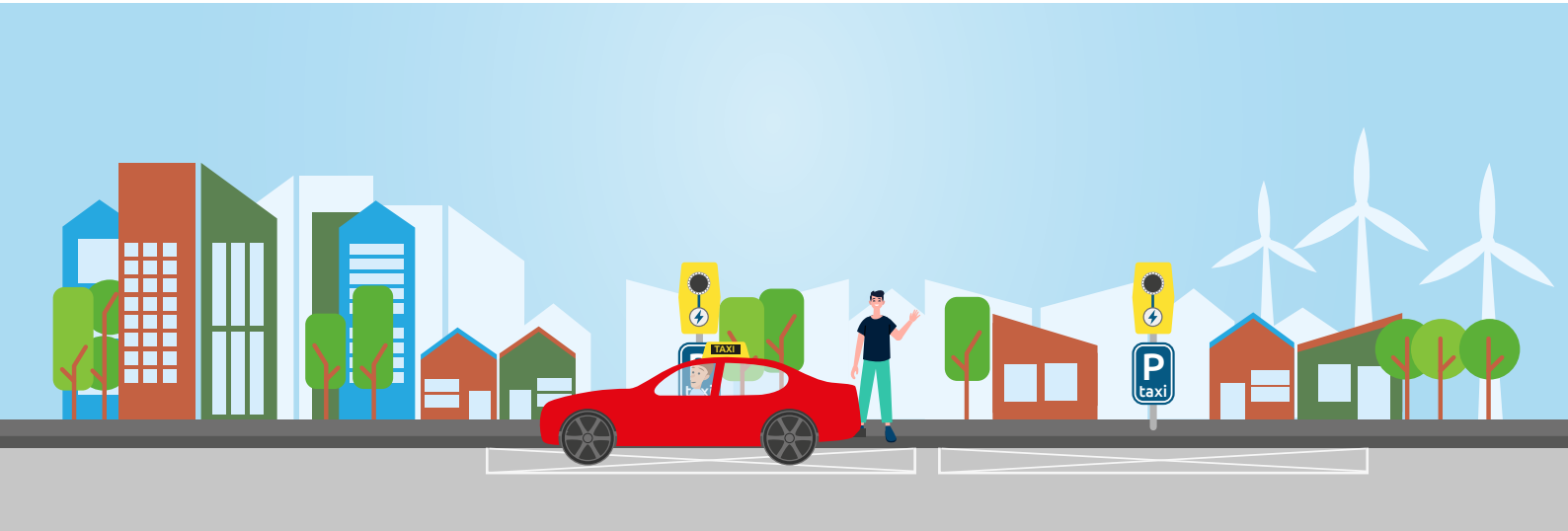


Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer



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 E. de Vries;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder L. van Tongeren;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder M.C.T.M. List - de Roos;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rotterdam, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder A. Bonte;
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg, te dezen handelend als bestuursorgaan, namens deze de wethouder O. Dusschooten;

samen hierna te noemen: Gemeenten;

c. Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties

- Koninklijk Nederlands Vervoer, namens deze C. Cahn (directeur), hierna te noemen: KNV;
- Stichting ElaadNL, namens deze O. Caron (directeur), hierna te noemen: ElaadNL;
- Nederlandse Vereniging Duurzame Energie, namens deze O. van der Gaag (voorzitter), hierna te noemen: NVDE;

samen hierna te noemen: Ondernemings-, branche- en belangenorganisaties;

- d. Bedrijven en platformen die actief zijn in de taxibranche
- Uber B.V., namens deze Maurits Schönfeld (directeur Uber Noord Europa), hierna te noemen: Uber;
 - Lacus Schiphol B.V., namens deze K. el Bouakili (directeur), hierna te noemen: SchipholTaxi;
 - Leaseplan Nederland N.V., namens deze S.J.B. Pleij (managing director), hierna te noemen: Leaseplan;
 - Bolt Support Services NL B.V., namens deze L.J.C. Speekenbrink (Country Manager Nederland), hierna te noemen: Bolt;
- samen hierna te noemen: Bedrijven;

Hierna samen te noemen: Partijen;

Overwegende dat:

1. Een transitie naar duurzame mobiliteit is noodzakelijk om de in de klimaatdoelstellingen afgesproken reductie van broeikasgasemissies te halen. Daartoe zijn de volgende stappen gezet:
 - a. Overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties hebben in september 2013 het Energieakkoord voor Duurzame Groei getekend. Daarin is als doel gesteld om in 2050 een reductie van broeikasgasemissies van de mobiliteits- en transportsector te bereiken van 60% ten opzichte van 1990.
 - b. Tijdens de Klimaatop in Parijs (COP21) in december 2015 hebben 195 landen unaniem gestemd voor de doelstelling 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. In het regeerakkoord van het kabinet Rutte III is daarom de nationale doelstelling aangescherpt van 60% emissiereductie naar 95% emissiereductie in 2050 voor de mobiliteits- en transportsector.
 - c. Op 8 november 2018 heeft de Tweede Kamer de Motie Paternotte c.s. aangenomen. Daarin is de regering verzocht om afspraken te maken met alle betrokken partijen over een tijdspad naar zero emissie Consumententaxivervoer. Het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer is de uitwerking van deze wens.
 - d. Op 28 juni 2019 is het Klimaatakkoord gepresenteerd met de doelstelling om in 2030 49% minder broeikasgasemissies te hebben dan in referentiejaar 1990.
 - e. In het coalitieakkoord van het kabinet Rutte IV (december 2021) is afgesproken dat het streven is dat alle nieuw verkochte auto's emissievrij zijn in 2030, om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen.
 - f. Vanuit het Nationaal Waterstof Programma is in het onderliggend actieprogramma Onderweg met Waterstof de ambitie opgenomen om in 2025 50 waterstofvulpunten te realiseren, met voldoende afnamevolume voor waterstofvoertuigen, waaronder taxi's.
2. De Rijksoverheid en decentrale overheden spannen zich met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit in voor het terugdringen van de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden ter verbetering van de luchtkwaliteit. De transitie naar emissieloos Consumententaxivervoer draagt bij aan het terugdringen van deze schadelijke uitstoot.
3. In oktober 2019 is op initiatief van het Ministerie van IenW een proces begonnen om tot afspraken te komen over een tijdspad naar emissieloos Consumententaxivervoer. Dit heeft op 19 april 2021 geleid tot de Zero Emissie Taxi Routekaart, waarin afspraken zijn gemaakt over het onderzoeken van de randvoorwaarden voor het versnellen van de transitie naar emissieloos Consumententaxivervoer.
4. In de routekaart is afgesproken dat Partijen toewerken naar een landelijk afsprakenkader dat bij voorkeur vóór 31 december 2021 wordt ondertekend.
5. Partijen hebben geconstateerd dat er inmiddels voldoende (in)zicht is in hoe aan de randvoorwaarden voor emissieloos Consumententaxivervoer, zoals verwoord in de routekaart, kan worden voldaan en dat nu overgegaan kan worden tot het vastleggen van de afspraken in het landelijke Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer.
6. De looptijd van de routekaart eindigt op de dag na ondertekening van het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer. Alle nog niet voltooide afspraken uit de routekaart zijn opgenomen in dit afsprakenkader.

7. De maatregelen die volgden op de wereldwijde uitbraak van het Covid-19 virus begin 2020 hebben de Consumententaxivervoer-sector hard geraakt. De vraag naar Consumententaxivervoer is drastisch afgenomen, waardoor de financiële situatie van veel taxiondernemers en -chauffeurs verslechterd is. Veel taxivoertuigen zijn hierdoor van kenteken gehaald of verkocht. Dit heeft ook consequenties voor de mogelijkheden van deze ondernemers en chauffeurs om een overstap naar het gebruik van emissieloze voertuigen te maken.
8. Zoals afgesproken in de routekaart hebben Gemeenten in overleg met KNV plannen van aanpak opgesteld. Bij het opstellen van deze plannen van aanpak zijn lokale taxiondernemers betrokken en bevraagd ten aanzien van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het versnellen van de transitie naar emissieloos Consumententaxivervoer.
9. Medio 2022 zal het Ministerie van IenW de harmonisering van het milieuzonebeleid evalueren (RVV-evaluatie) waarbij de mogelijkheid tot inzet van een Nul-emissiezone als versnelling voor het gebruik van Emissieloze Taxivoertuigen wordt meegenomen.
10. Het Consumententaxivervoer bestaat uit twee deelmarkten: de opstap- en de bestelmarkt.
11. Partijen maken geen onderscheid tussen de opstap- en bestelmarkt in de transitie naar emissieloos Consumententaxivervoer.
12. Partijen realiseren zich dat ook het doelgroepenvervoer onder het geregistreerde taxivervoer bij de RDW valt waarbij in het Bestuursakkoord zero emissie doelgroepenvervoer op 31 mei 2018 is vastgelegd dat wordt gestreefd naar zero emissie doelgroepenvervoer met ingang van 1 januari 2025.
13. Partijen erkennen het belang van een laad- en/of waterstoftankinfrastructuur voor een succesvol tijdspad naar emissieloos Consumententaxivervoer.

Begripsbepalingen

In het Afsprakenkader Emissieloos Taxivervoer wordt verstaan onder:

“Consumententaxivervoer”	Vervoer over de openbare weg per voertuig van maximaal 8 passagiers plus 1 chauffeur tegen betaling, niet zijnde openbaar vervoer en niet zijnde contractvervoer.
“Emissieloos Taxivoertuig”	Auto met uitsluitend Emissieklasse Z, geregistreerd bij de RDW als taxi.
“Emissieklasse Z”	De emissieklasse van uitsluitend emissieloze voertuigen zoals vastgelegd in de bijlage behorende bij artikel 6, tweede lid, van het Kentekenreglement.
“Nul-emissiezone”	Een geografisch afgebakende zone waarbinnen uitsluitend een emissieloos voertuig is toegestaan voor het transport van personen en goederen.
“Personenauto Taxivervoer”	Personenauto op ten minste 4 wielen bestemd voor taxivervoer als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000 en Verordening (EU) 2018/858, vallend onder de voertuigcategorie M1 voor 8 personen of minder.
“Rolstoelbusje”	Personenauto op ten minste 4 wielen, speciaal ingericht voor gehandicaptenvervoer voor 1 of meer rolstoelen tot 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, van de voertuigcategorie M1 bestemd voor taxivervoer als bedoeld in Verordening (EU) 2018/858.

“RVV-evaluatie”	De evaluatie van de harmonisering van het milieuzonebeleid, zoals aangekondigd in de toelichting op het Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het RVV 1990, het BABW en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones. Deze wordt naar verwachting medio 2022 afgerond.
“Taxibusje”	Personenauto op ten minste 4 wielen, speciaal ingericht voor het vervoer tot 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, van de voertuigcategorie M1 bestemd voor taxivervoer als bedoeld in Verordening (EU) 2018/858.
“Total Cost of Ownership (TCO)”	Het totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf en het bezit van een product of dienst gedurende de hele levenscyclus/gebruikscyclus.

Partijen komen het volgende overeen:

1. Doel

Artikel 1: Doel

Partijen streven ernaar dat:

- a) alle personenauto's die met ingang van 1 januari 2025 nieuw geregistreerd worden bij de RDW als taxi en in de Nul-emissiezone rijden emissieloos zijn;
- b) voor niet-emissiezone personenauto's en busjes die voor 1 januari 2025 bij de RDW geregistreerd zijn als taxi en in de Nul-emissiezone rijden een overgangsregeling ingesteld kan worden.

2. Inzet en acties voor Emissiezone Taxivoertuigen

Artikel 2: Laad- en/of waterstoftankinfrastructuur

- 2.1 Gemeenten faciliteren de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en/of waterstoftankinfrastructuur voor taxi's zoals beschreven in hun plan van aanpak.
- 2.2 Gemeenten zorgen voor coördinatie en proactief plannen van de benodigde netinfrastructuur en stemmen hierbij af met de netbeheerder en relevante marktpartijen.
- 2.3 Gemeenten verplichten zich de laadbehoefte van taxi's te inventariseren en aan te melden bij de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL), mits zij hierbij zijn aangesloten. 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 en de gemeentelijke laadvisie zodat integraal gekeken wordt naar vraag en aanbod.

Artikel 3: Betaalbaarheid vanuit TCO-perspectief

Partijen onderschrijven met de ondertekening van dit afsprakenkader dat:

- a) de TCO van nieuwe voertuigen in de taxibranche aangeeft dat de kosten van een (batterij-elektrisch) Emissieloos Taxivoertuig lager zijn dan die van een fossiele Personenauto Taxivervoer;
- b) de TCO van een gemiddelde tweedehands fossiele Personenauto Taxivervoer marginaal lager is dan van een nieuw (batterij-elektrisch) Emissieloos Taxivoertuig;
- c) de huidige markttrend en onderzoeken de verwachting onderschrijven dat in 2025 of eerder de TCO van een (batterij-elektrisch) Emissieloos Taxivoertuig (nieuw en tweedehands) gelijk of positiever is dan van een fossiele Personenauto Taxivervoer;
- d) de tweedehandsmarkt voor een batterij-elektrische auto nog in ontwikkeling is. Het is aannemelijk dat de tweedehandsmarkt voor emissieloze auto's zich verder ontwikkelt de komende jaren, waardoor de verwachting is dat in 2025 of eerder voldoende batterij-elektrische auto's op de tweedehands markt beschikbaar zijn voor taxiondernemers;
- e) de TCO van een tweedehands (batterij-elektrisch) Emissieloos Taxivoertuig positiever is dan van een vergelijkbaar tweedehands fossiele Personenauto Taxivervoer;
- f) de aanschafkosten van een nieuwe batterij-elektrische auto over het algemeen hoger liggen dan bij vergelijkbare tweedehands fossiele auto's en dat er door Partijen nagedacht kan worden over een regeling om ervoor te zorgen dat investeringskosten niet voor rekening komen van taxiondernemers. Daarbij valt te denken aan leaseconstructies of garantstellingen om de kredietwaardigheid van een taxiondernemer te verhogen zodat hij een leasecontract kan afsluiten;
- g) Partijen de TCO van een Emissieloos Taxivoertuig blijven monitoren en, indien nodig, werken aan manieren om die te verlagen.

Artikel 4: Gebruik Nul-emissiezone

- 4.1 Het Ministerie van IenW heeft de intentie om, met inachtneming van de daarvoor geldende procedures, de Nul-emissiezone voor taxi's inclusief overgangsregeling juridisch mogelijk te maken door taxi's toe te voegen als voertuigcategorie onder Nul-emissiezones in het RVV 1990 en hierover medio 2022 uitsluitsel te geven.
- 4.2 Indien het opnemen van een Nul-emissiezone voor taxi's in het RVV 1990 niet mogelijk is, zullen Partijen na de bekendmaking van het resultaat van de RVV-evaluatie binnen drie maanden overleggen of en hoe de intentie zoals geformuleerd in artikel 4.1 gerealiseerd kan worden.
- 4.3 Om invulling te geven aan de intentie in artikel 4.1 spreken Gemeenten de wens uit dat, conform de doelstelling in artikel 1, met ingang van 1 januari 2025 een Personenauto Taxivoertuig een Emissieloos Taxivoertuig moet zijn om toegang te krijgen tot een Nul-emissiezone.
- 4.4 Gemeenten spreken de wens uit, in samenspraak met de lokale taxibranche gebruik te kunnen maken van een in het RVV 1990 vast te leggen overgangsregeling die het mogelijk maakt dat:
 - a) de bestaande Personenauto Taxivoertuigen met tenminste emissieklasse 5 die vóór 1 januari 2025 bij de RDW zijn geregistreerd als taxi mogen rijden in een Nul-emissiezone tot 1 januari 2027;
 - b) de bestaande Personenauto Taxivoertuigen met tenminste emissieklasse 6 die vóór 1 januari 2025 bij de RDW zijn geregistreerd als taxi mogen rijden in een Nul-emissiezone tot 1 januari 2028;
 - c) Taxibusjes met tenminste emissieklasse 6 mogen rijden in een Nul-emissiezone tot 1 januari 2028;
 - d) Rolstoelbusjes met tenminste emissieklasse 6 mogen rijden in een Nul-emissiezone tot 1 januari 2030.
- 4.5 Partijen spreken af dat zij nauwkeurig, en in overleg, zullen bepalen welke uitzonderingen, regelingen en/of ontheffingsmogelijkheden er gerealiseerd moeten worden voor zorgvervoer en doelgroepenvervoer.

Artikel 5: Inzet en acties ten behoeve van voldoende bekendheid met Emissie-loze Taxivoertuigen

- 5.1 Partijen spreken af dat er binnen de sector voldoende bekendheid wordt gegeven aan- en kennis wordt ontwikkeld voor taxichauffeurs en -ondernemers over de voordelen van het rijden met een Emissieloos Taxivoertuig, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan het verlagen van de drempel om over te overstappen naar een Emissieloos Taxivoertuig.
- 5.2 Om dit te bereiken worden de volgende activiteiten uitgevoerd:
- Partijen ontwikkelen een gezamenlijke communicatietoolkit. Deze toolkit bestaat onder meer uit beeldmateriaal, teksten, filmpjes en banners. Daarbij is aandacht voor zowel communicatie naar bedrijven en chauffeurs, als naar consumenten;
 - Partijen ontwikkelen een landelijke online TCO-tool om taxichauffeurs en -ondernemers inzicht te bieden in het verschil in kosten van een voertuig dat op fossiele brandstof rijdt versus een Emissieloos Taxivoertuig. Deze tool kan benut worden voor voorlichting en communicatie over de financiële haalbaarheid van het gebruik van een Emissieloos Taxivoertuig;
 - Partijen maken afspraken over het beheer van deze landelijke online TCO-tool;
 - Gemeenten informeren en betrekken lokale taxichauffeurs en -ondernemers, met behulp van de communicatietoolkit.

Artikel 6: Vooraankondigingsperiode en flankerend beleid

- 6.1 Gemeenten spreken af dat de voorgenomen verplichting van een Nul-emissiezone minimaal 2 jaar van tevoren moet worden aangekondigd aan de in de betreffende gemeente opererende taxichauffeurs en -ondernemers.
- 6.2 Zij doen dat op de volgende manier:
- deze vooraankondigingsperiode begint op de dag na inwerkingtreding van dit afsprakenkader;
 - deze vooraankondigingsperiode moet taxichauffeurs en -ondernemers de mogelijkheid te geven om op een realistische termijn over te stappen naar een Emissieloos Taxivoertuig;
 - Gemeenten implementeren flankerend beleid ten aanzien van het gebruik van een Emissieloos Taxivoertuig voor Consumententaxivervoer en zien erop toe dat dit beleid wordt uitgevoerd. Gemeenten beschrijven in hun plan van aanpak hoe zij hier invulling aan geven.

Artikel 7: Organisatie en Governance

- 7.1. Bij de inwerkingtreding van dit afsprakenkader is de volgende organisatiestructuur al operationeel:
- een stuurgroep. De stuurgroep stuurt op hoofdlijnen. In deze stuurgroep nemen drie Gemeenten, één bedrijf, het Ministerie van IenW en KNV plaats op directeursniveau. Het Ministerie van IenW vervult de voorzittersrol en richt de stuurgroep in. De stuurgroep overlegt minimaal eens per kwartaal;
 - een projectteam. Het projectteam bestaat uit alle Partijen. Zij zijn verantwoordelijk voor het leveren van input aan het zero emissie taxi team, het delen van kennis en ervaring en dragen bij aan het uitzoeken en ontwikkelen van zaken. Zij toetsen bovendien voorstellen van het zero emissie taxi team. Daarnaast vervullen zij een ambassadeursrol namens de sector. Het projectteam overlegt minimaal eens per twee maanden;
 - een zero emissie taxi team. Het zero emissie taxi team wordt gevormd door het Ministerie van IenW. Het Ministerie van IenW kan ervoor kiezen om externe ondersteuning en/of expertise in te schakelen. Het zero emissie taxi team voert het secretariaat voor de uitvoering van het afsprakenkader. Hieronder wordt verstaan:
 - het bewaken van de voortgang;
 - het faciliteren van de stuurgroep- en projectteam-overleggen;
 - het voortouw nemen in het uitzoeken en ontwikkelen van specifieke zaken;
 - het afstemmen met partijen die betrokken zijn bij het proces rondom Zero Emissie Stadslogistiek;
 - het aanjagen van Partijen;
 - de communicatie rondom het afsprakenkader en de uitvoering ervan.
- 7.2 Partijen bepalen in overleg of het nuttig is deze organisatiestructuur voort te zetten of te wijzigen.

3. Slotbepalingen

Artikel 8: Wijzigingen

- 8.1 Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken het afsprakenkader te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
- 8.2 Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
- 8.3 De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan dit afsprakenkader gehecht en maken daarvan integraal onderdeel uit.

Artikel 9: Toetreding van nieuwe partijen

- 9.1 Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot het afsprakenkader. De toetreding behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
- 9.2 Een nieuwe partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan het zero emissie taxi team. 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.
- 9.3 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 10: Opzegging

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

Artikel 11: Nakoming

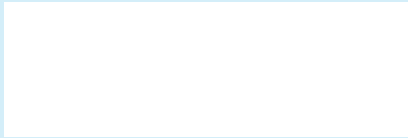
Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van het afsprakenkader niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 12: Looptijd

- 12.1 Dit afsprakenkader treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en eindigt op 31 december 2024.
- 12.2 Partijen beraden zich drie maanden voor het verstrijken van de looptijd van dit afsprakenkader over een mogelijke verlenging van de looptijd.

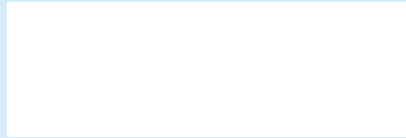
Aldus overeengekomen en in drievoud ondertekend

**De Staatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat**



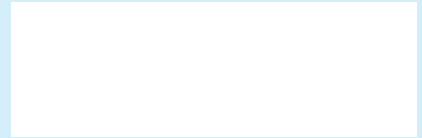
V.L.W.A. Heijnen

**Het college van burgemeester
en wethouders van de
gemeente Tilburg**



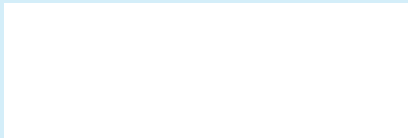
O. Dusschooten (wethouder)

Uber B.V.



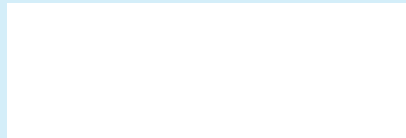
*Maurits Schönfeld (directeur Uber
Noord Europa)*

**Het college van burgemeester
en wethouders van de
gemeente Amsterdam**



E.J. de Vries (wethouder)

Koninklijk Nederlands Vervoer



C. Cahn (directeur)

Lacus Schiphol B.V.



K. el Bouakili (directeur)

**Het college van burgemeester
en wethouders van de
gemeente Den Haag**



L. van Tongeren (wethouder)

Stichting ElaadNL



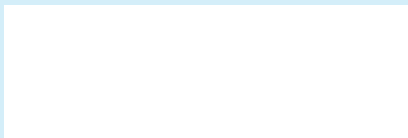
O. Caron (directeur)

Leaseplan Nederland N.V.



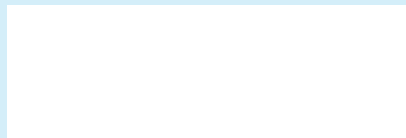
S.J.B. Pleij (managing director)

**Het college van burgemeester
en wethouders van de
gemeente Eindhoven**



M.C.T.M. List - de Roos (wethouder)

**Nederlandse Vereniging
Duurzame Energie**



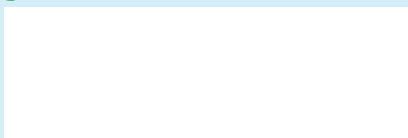
O. van der Gaag (voorzitter)

Bolt Support Services NL B.V.



*L.J.C. Speekenbrink
(Country Manager Nederland)*

**Het college van burgemeester
en wethouders van de
gemeente Rotterdam**



A. Bonte (wethouder)