

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging van het RVV 1990 in verband met aanpassing definitie rolstoeltoegankelijke voertuigen

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Nederland kent op dit moment 15 milieuzones in 14 gemeenten. In 2020 is het toegangsregime voor de milieuzones landelijk geharmoniseerd. Daarnaast kunnen gemeenten vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone voor stadslogistiek invoeren.¹ In deze zones worden vervuilende voertuigen geweerd.

In een aantal gevallen worden er uitzonderingen gemaakt voor voertuigen die niet voldoen aan de toegangseisen. Deze uitzonderingen op basis van kentekens, ook vrijstelling genoemd, gelden in alle gemeenten met een zone. Een voorbeeld hiervan is de vrijstelling voor "*voor rolstoelen toegankelijke voertuigen*"² met een te lage emissieklasse. Het onderhavige integraal afwegingskader gaat om de begripsbepaling van "*voor rolstoelen toegankelijk voertuig*" in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV).

De uitzondering voor rolstoeltoegankelijke voertuigen is in de regelgeving opgenomen om te voorkomen dat kwetsbare particulieren extra lasten opgelegd krijgen door de geslotenverklaring in de zones. Volgens de begripsbepaling van dit type voertuigen in het RVV vallen alle voertuigencategorieën, ook autobussen en vrachtwagens onder deze vrijstelling, naast personen- en bestelauto's van gehandicapten. In de praktijk leidt tot een situatie dat sommige voertuigen, specifiek autobussen, gebruik maken van deze uitzondering doordat ze technisch aan de eisen van de vrijstelling voldoen, terwijl ze nooit rolstoelgebruikers vervoeren.

Daarnaast worden de codes die rolstoeltoegankelijkheid van een voertuig weergeven in het RDW-kentekenregister, niet meer toegekend aan autobussen sinds de wijziging van de Europese wetgeving in begin jaren 2010. Als gevolg hiervan rijden er rolstoeltoegankelijke autobussen met een van de codes die nodig zijn voor een vrijstelling, terwijl een andere vergelijkbare autobus geen codes meer kan krijgen.

¹ Tijdelijk besluit nul-emissiezones Kamerstuk 2021D28770

² voor rolstoelen toegankelijk voertuig conform het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990): voertuig dat in het kentekenregister is voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes: 145, 146, 147 of 149;

2. Wie zijn betrokken?

Het gaat hierbij om een instrument, milieu- en zero-emissiezones, die door gemeenten ingezet worden. Daarom zijn de gemeenten, specifiek met een milieuzone voor autobussen, actief betrokken bij de voorbereiding.

Om maatschappelijk draagvlak te waarborgen zijn diverse brancheorganisaties, bijvoorbeeld KNV-Busvervoer, organisaties voor kwetsbare groepen, zoals Ieder(in) en Zonnebloem, en zorginstellingen, waaronder Daelzicht, betrokken bij de totstandkoming van de wijziging van de regelgeving.

De wijziging van de begripsbepaling "voor rolstoelen toegankelijk voertuig" heeft gevolgen met name voor touringcarondernemers. Er is een verkenning gedaan naar de touringcarmarkt en een aantal touringcarbedrijven gesproken.

3. Wat is het probleem?

Om steden met een milieuzone, en vanaf 1 januari 2025 met een zero-emissiezone, toegankelijk te houden voor kwetsbare groepen, zijn rolstoeltoegankelijke voertuigen vrijgesteld van de geslotenverklaring. Volgens de begripsbepaling van dit type voertuigen in het RVV vallen alle voertuigencategorieën, ook autobussen en vrachtwagens naast personen- en bestelauto's van gehandicapten, onder deze vrijstelling. In de praktijk worden gemeenten ermee geconfronteerd dat sommige voertuigen, specifiek dieselautobussen, gebruik maken van deze uitzondering doordat ze technisch aan de eisen van de vrijstelling voldoen, terwijl ze nooit rolstoelgebruikers vervoeren.

Daarnaast worden de codes die rolstoeltoegankelijkheid van een voertuig weergeven in het RDW-kentekenregister, niet meer toegekend aan autobussen sinds de wijziging van de Europese wetgeving in begin jaren 2010. Als gevolg hiervan rijden er rolstoeltoegankelijke autobussen met een van de codes die nodig zijn voor een vrijstelling, terwijl een vergelijkbare autobus geen codes meer kunnen krijgen.

De te uitgebreide definitie van "voor rolstoelen toegankelijk voertuig" leidt in de praktijk daarom tot oneerlijke concurrentie tussen ondernemers met dieselautobussen en tot een verslechtering van de luchtkwaliteit omdat het om veelal oudere autobussen gaat.

4. Wat is het doel?

Het doel is het toegankelijk houden van steden met een milieuzone en een zero-emissiezone voor kwetsbare groepen, het herstellen van de ongewenste effecten van de regelgeving en het creëren van eenduidigheid en een gelijk speelveld voor weggebruikers. Door het aanscherpen van de begripsbepaling van "voor rolstoelen toegankelijk voertuig" in artikel 86c van het RVV kunnen kwetsbare doelgroepen met een aangepaste personen- of bestelauto de milieuzones en vanaf 1 januari 2025 de zero-emissiezones in blijven rijden. Daarnaast zorgt de aanscherping voor een gelijk speelveld voor ondernemers met dieselautobussen.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De Rijksoverheid zet in op verbetering van luchtkwaliteit en leefbaarheid in steden. Milieu- en zero-emissiezones zijn mogelijke manieren om dit doel te bereiken. Daarbij dient de Rijksoverheid

het belang van de burger. Het gebruik van de weg dient zo helder mogelijk te zijn. De Rijksoverheid beschikt over middelen waarmee het vrijstellingenbeleid zo duidelijk en eenvoudig mogelijk gemaakt kan worden. Daarvoor is een aanpassing van het RVV nodig.

6. Wat is het beste instrument?

Met het besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het RVV 1990 zijn alle vrijstellingen in de milieuzones geharmoniseerd. Hierdoor is het systeem eenduidiger en ervaren gemeenten geen klachten van de weggebruikers meer over een lappendeken aan regels in verschillende milieuzones. Ook wordt de regelgeving rond zero-emissiezone middels het RVV vastgesteld. Daarom vragen gemeenten om een geharmoniseerde oplossing voor het onderliggende probleem. Het RVV 1990 is hier het enige geschikte instrument voor, aangezien het geharmoniseerde vrijstellingenbeleid in dit reglement is vastgesteld.

7. Wat zijn de gevolgen?

Het onderhavige besluit is gericht op de aanscherping van de begripsbepaling "voor rolstoelen toegankelijk voertuig" in artikel 86c van het RVV. In de begripsbepaling van '*voor rolstoelen toegankelijk voertuig*' wordt 'voertuig dat' vervangen door 'personen- of bedrijfsauto die'. Door het RVV 1990 nu op deze wijze aan te passen, hebben autobussen en vrachtwagens geen generieke vrijstelling meer in de milieuzones en vanaf 1 januari 2025 in de zero-emissiezones in verband met rolstoeltoegankelijkheid.

Gevolgen voor vrachtauto's en autobussen die door het RVV 1990 nu op deze wijze aan te passen, blijven beperkt. Daarnaast kunnen gemeenten ingevolge artikel 87 van het RVV 1990 ontheffing verlenen van de geslotenverklaring vanwege een milieu- of een zero-emissiezone in hun gemeente. Deze mogelijkheid is al in het RVV 1990 opgenomen en wijzigt niet met dit besluit.

Vrachtauto's

In Nederland rijdt er een zeer beperkt aantal vrachtwagens dat rolstoelplaatsen en/of één van de bijzonderheidscodes heeft. In totaal zijn er 12 dieselvrachtwagens, die door de wijziging van de begripsbepaling in het RVV hun vrijstelling kwijtraken.

Autobussen

Per 2022 zijn er vier milieuzones voor dieselautobussen in Nederland. Zero-emissiezones die vanaf 1 januari 2025 zullen gelden, zijn niet bedoeld voor autobussen en daarmee hebben autobussen toegang tot deze zones, tenzij er geen andere beperkende lokale maatregelen zijn voor deze doelgroep.

In Nederland zijn er totaal 7.548 dieselautobussen geregistreerd. Per 2022 zijn er 15 dieselautobussen met een emissieklasse lager dan 6 vrijgesteld op basis van een bijzonderheidscode 145, 146, 147 en/of 149. Deze bussen, 0,20% van het totale wagenpark van dieselautobussen, raken met de ingang van dit besluit hun vrijstelling kwijt.

Voor de rest van de dieselautobussen met meer dan één rolstoelplaats of een andere aanpassing in verband met vervoeren van de gehandicapten, circa 9% van het totale wagenpark van

dieselautobussen, blijft de mogelijkheid om een lokale ontheffing aan te vragen bij de vier gemeenten die een milieuzone voor dieselautobussen hebben.

Burgers en specifiek kwetsbare groepen

Burgers die kwetsbaar zijn, moeten gemakkelijk toegang krijgen tot steden, ook die met een milieu- en zero-emissiezone. Daarom blijven aangepaste personen- en bestelauto's, die voldoen aan de eisen in het RVV, vrijgesteld zijn van de geslotenverklaring. Maatschappelijke organisaties voor deze doelgroep geven aan dat zij op dit moment geen problemen ervaren met het verkrijgen van dieselvoertuigen die aan de toegangseisen voldoen. Tevens blijft de mogelijkheid om een tijdelijke ontheffing te ontvangen van de gemeente, ook in geval van calamiteiten.

Het grootste deel van het wagenpark (84,42%) van de dieselautobussen met minimaal 1 rolstoelplaats, is geregistreerd in de emissieklasse 6 of hoger, en voldoet daarmee aan de toegangseis van de milieuzone voor bussen. Wanneer gekeken wordt naar voertuigen met minimaal 2 rolstoelplaatsen dan is het percentage 64,55%. Dit lijkt ruim voldoende voor de bestaande vraag van gehandicaptenvervoer. Touringcarbedrijven geven daarnaast aan dat het voor de consument niet duurder is om een touringcar met emissieklasse 6 te huren dan een touringcar met emissieklasse 5, wat geen extra kosten met zich meebrengt voor de doelgroep.

Ondernemers

Voor ondernemers heeft deze oplossingsrichting het voordeel dat er sprake is van een gelijk speelveld, omdat er zonder de aanpassing van het reglement een situatie is ontstaan waarbij een deel van de voertuigen nog wél bijzonderheidscodes heeft gekregen, terwijl dit niet voor iedereen meer mogelijk is om aan te vragen. Conform de huidige definitie van "voor rolstoelen toegankelijk voertuig" kunnen alleen de autobussen met een code in aanmerking komen voor een vrijstelling. Door voldoende mogelijkheden voor gemeentelijke ontheffingen in stand te houden, wordt voorkomen dat deze groep na de beoogde wijziging van het RVV 1990 buitenproportioneel wordt benadeeld.

Gemeenten

Voor de gemeenten heeft deze oplossingsrichting het voordeel dat de handhaving makkelijker wordt en de toekomstige situatie beter aansluit bij de beleidsdoelstellingen.

Milieu

Voor het milieu is er een positief effect door de verbetering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit en geluidsreductie.