

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging RVV 1990 in verband met aanpassing definitie rolstoeltoegankelijke voertuigen

(Internetconsultatie van 21 april tot en met 22 mei 2023)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), om de definitie van 'voor rolstoelen toegankelijk voertuig' te wijzigen.

Milieuzones (en in de toekomst zero-emissiezones) zijn bedoeld om vervuilende voertuigen te weren uit binnensteden. Op dit moment zijn alle voertuigen die toegankelijk zijn voor rolstoelen én voorzien zijn van een bijzonderheidscode vrijgesteld. Door de wijziging geldt de vrijstelling alleen nog voor aangepaste personen- en bedrijfsauto's (bestelbusjes) met een bijzonderheidscode.

Hiermee vervalt de vrijstelling voor autobussen en vrachtwagens.

Wat is het doel?

Het doel van de regeling is ervoor te zorgen dat vervuilende voertuigen uit de milieuzone geweerd worden, zonder reizigers in een rolstoel te duperen. Achterliggend doel is de luchtkwaliteit en leefbaarheid in steden te verbeteren.

De vrijstelling is ooit bedoeld om rolstoelgebruikers met aangepaste auto's niet buiten te sluiten van milieuzones. Aangepaste auto's werden vrijgesteld door een zogeheten bijzonderheidscode. Door de ruime definitie van rolstoeltoegankelijkheid geldt deze vrijstelling ook voor dieselautobussen met een bijzonderheidscode, ook als de bus andere doelgroepen dan rolstoelgebruikers vervoert.

In de voorgestelde wijziging blijft de vrijstelling gelden voor personen- en bedrijfsauto's (bestelauto's) die voor rolstoelgebruikers zijn aangepast. Maar de vrijstelling voor voertuigen anders dan personenauto's en bedrijfsauto's wordt geschrapt. Hierdoor worden meer vervuilende dieselautobussen en vrachtwagens geweerd uit de milieuzone. Wel is er mogelijkheid voor deze doelgroep om een ontheffing aan te vragen mits ze voldoen aan de ontheffingseisen.

Bovendien wordt de bestaande vrijstellingsregeling op basis van bijzonderheidscodes als oneerlijk gezien voor autobussen, omdat deze codes sinds begin jaren 2010 niet meer worden uitgegeven aan deze voertuigcategorie door de RDW. Het schrappen van deze regeling beoogt ook een gelijkjer speelveld te realiseren voor ondernemers met dieselautobussen.

Voor wie is dit belangrijk?

- Vervoersbedrijven en organisaties met dieselautobussen met een emissieklasse lager dan 6;
- Eigenaren/houders van vrachtauto's met een bijzonderheidscode voor rolstoeltoegankelijkheid of een andere aanpassing in verband met vervoeren van de gehandicapten;
- Eigenaren/ houders van dieselautobussen met een bijzonderheidscode voor rolstoeltoegankelijkheid of een andere aanpassing in verband met vervoeren van de gehandicapten;
- De gemeenten waar een milieuzone is ingesteld;
- De gemeenten die vanaf 1 januari 2025 een zero-emissiezone instellen;
- Reizigers in een rolstoel;
- De Rijksdienst Wegverkeer (RDW), die de bijzonderheidscodes toekent

Wat zijn de gevolgen?

Deze wijziging heeft geen gevolgen voor kwetsbare doelgroepen met een aangepaste personen- of bedrijfsauto (bestelauto). Die blijven hun vrijstelling behouden, als deze voor hen geldt.

De bereikbaarheid van binnensteden voor de doelgroep lijdt niet onder het vervallen van de vrijstelling voor autobussen, omdat de meeste bussen met rolstoelvoorzieningen nu al de juiste emissieklasse hebben. Er is in Nederland ruim voldoende aanbod van geschikte bussen om te voldoen aan de vraag.

Voor ondernemers geldt dat de meeste rolstoeltoegankelijke dieselautobussen al een geschikte emissieklasse hebben waardoor de schade voor ondernemers beperkt is. Ook wordt de regelgeving voor alle dieselautobussen gelijk getrokken. Er gelden door deze wijziging geen extra eisen aan rolstoeltoegankelijke dieselautobussen die niet gelden voor 'gewone' dieselautobussen.

In Nederland rijdt er een zeer beperkt aantal vrachtwagens dat rolstoelplaatsen en/of één van de bijzonderheidscodes heeft.

De wijziging draagt bij aan betere luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving, naast toegankelijk houden van steden voor kwetsbare doelgroepen.

Gemeenten houden ook na deze wijziging hun bevoegdheid om in noodzakelijke gevallen een ontheffing te verlenen.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op dit ontwerpbesluit en de toelichting. Er zijn in totaal 4 reacties ingediend, hiervan zijn er 3 openbaar. Indieners zijn:

- **Bedrijven:** Pon Holdings;
- **Brancheorganisaties:** Auto Aanpassers Nederland (RAI-Vereniging);
- **Particulieren.**

1. Algemeen beeld van de reacties

De reacties op dit ontwerpbesluit zijn divers:

- Het nut van het ontwerpbesluit wordt betwijfeld;
- De belangrijkste opmerkingen zijn inhoudelijk van aard en betreffen onder meer vragen over enige gehanteerde definities.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Nut en noodzaak

- Op dit moment is het aanvragen van vrijstellingen nog niet landelijk geregeld. Deze regeling gaat alleen maar meer rompslomp geven voor ondernemers omdat elke gemeente een ander beleid hanteert m.b.t. aanvragen voor ontheffing zolang dit niet landelijk is geregeld;
- Waarom de hele wet aanpassen, als het toch nauwelijks impact heeft. Slechts 0,2% van het totale wagenpark van dieselautobussen raakt met de ingang van dit besluit hun vrijstelling kwijt.

Inhoudelijke opmerkingen

- Gevraagd wordt naar de interpretatie van het woord 'bedrijfsauto' in artikel 86c; gesuggereerd wordt dat het woord 'bedrijfsauto' abusievelijk is gebruikt en dat het de bedoeling is dat hier het woord 'bestelauto' moet staan om vrachtauto's en autobussen uit te sluiten;
- Gevraagd wordt wat er exact wordt verstaan onder "rolstoeltoegankelijke voertuigen", en welke van bestaande categorieën onder de nieuwe definitie vallen van aangepaste personen- en bedrijfsauto's die voor rolstoelgebruikers zijn aangepast (m.b.t. de milieuzones);
- Gevraagd wordt naar de mogelijkheden betreffende de mogelijke inzet van een groepsrolstoelbus;
- Bedrijfsmatige voertuigen die nog zijn voorzien van de bijzonderhedencode voor rolstoeltoegankelijke voertuigen zullen nu ook vervangen moeten worden voor nieuwe als ze nog de milieuzone in willen. Er zou een impact kunnen zijn voor N2/M2 (of hoger) met rolstoelinrichting. Er zijn nl. wel N2/N3 voertuigen die worden bestuurd door een invalide chauffeur. Het eenvoudigweg schrappen van de uitzondering zou deze groep invalide chauffeurs benadelen. Voor de autobussen kan het vraagstuk nog omvangrijker zijn omdat het zich niet alleen tot de chauffeur beperkt.