

107

Besluit van 25 april 2024 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 in verband met het aanpassen van de definitie van voor rolstoelen toegankelijke voertuigen in milieuzones en nul-emissiezones

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 25 oktober 2023, nr. IENW/BSK-2023/273233, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 22 november 2023, nr. W17.23.00319/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 23 april 2024, nr. IENW/BSK-2024/88568, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 86c wordt als volgt gewijzigd:

Het begrip «voor rolstoelen toegankelijk voertuig» en bijbehorende begripsbepaling wordt vervangen door: *voor rolstoelen toegankelijke personen- of bedrijfsauto*: personen- of bedrijfsauto die in het kentekenregister is voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;

B

Artikel 86d, vijfde lid, onder c komt te luiden:
voor rolstoelen toegankelijke personen- of bedrijfsauto's;

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 25 april 2024

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

Uitgegeven de *negenentwintigste* april 2024

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding

Om steden met een milieuzone en een nul-emissiezone¹ toegankelijk te houden voor kwetsbare groepen, hebben rolstoeltoegankelijke voertuigen een vrijstelling van de toegangsregels. Hierdoor kunnen deze voertuigen ook deze zones inrijden als zij niet aan de emissie-eisen voldoen.² Deze uitzondering is oorspronkelijk in de regelgeving opgenomen om te voorkomen dat kwetsbare particulieren extra lasten opgelegd krijgen doordat hun voor rolstoelen toegankelijke voertuig nog niet aan de emissie-eisen van de zones voldoet. Door de ruime definitiebepaling in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) vallen alle voertuigencategorieën, ook autobussen en vrachtwagens onder deze vrijstelling. Op deze manier hebben, naast personen- en bestelauto's, met name ook autobussen een vrijstelling voor milieuzones. Dit is niet in lijn met de bedoeling van het besluit. Om de doelen van een milieuzone, met name op het punt van de luchtkwaliteit te halen, is het dan ook onwenselijk dat oude dieselautobussen met slechts één of een beperkt aantal plaatsen voor een rolstoel de zones in blijven rijden. Door de onderhavige wijziging van de definitie wordt deze te ruime uitleg aangepast.

Daarnaast geldt dat de bijzonderheidscodes die rolstoeltoegankelijkheid van een voertuig aangeven in het RDW-kentekenregister, niet meer toegekend worden aan autobussen sinds een wijziging van Europese regelgeving³. In plaats daarvan neemt de RDW sinds 2012 het aantal rolstoelplaatsen bij autobussen in het kentekenregister op. Hierdoor ontstaat er ongelijkheid en oneerlijke concurrentie voor ondernemers omdat bepaalde oude autobussen wel een vrijstelling hebben gekregen en nieuwere autobussen deze vrijstelling niet meer kunnen krijgen ook al voldoen ze aan de definitie van deze bijzonderheidscodes.

Het onderhavige besluit is gericht op de aanscherping van het begrip en de begripsbepaling «voor rolstoelen toegankelijk voertuig» in artikel 86c van het RVV 1990. Door het RVV 1990 nu op deze wijze aan te passen, hebben autobussen en vrachtwagens geen generieke vrijstelling meer in de milieuzones en (in de toekomst in) nul-emissiezones in verband met rolstoeltoegankelijkheid. Kwetsbare doelgroepen met een aangepaste personen- of bestelauto blijven hun vrijstelling voor de milieuzones en vanaf 1 januari 2025 de nul-emissiezones behouden. Daarnaast zorgt de aanscherping voor een gelijk speelveld voor ondernemers met dieselautobussen.

¹ Per 1 januari 2025 kunnen gemeenten een nul-emissiezone instellen voor lichte bedrijfsauto's en vrachtauto's (Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).

² De geslotenverklaring krachtens verkeersbord C22a en C22c vanwege respectievelijk een milieuzone en nul-emissiezone is niet van toepassing op rolstoeltoegankelijke personen- en bedrijfsauto's, vrachtauto's of bussen met een dieselmotor die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 145, 146, 147 of 149 (artikel 86d, vijfde lid, onder c RVV 1990).

³ Verordening (EG) Nr. 1060/2008 van de Commissie van 7 oktober 2008 tot vervanging van de bijlagen I, III, IV, VI, VII, XI en XV bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) verplicht het aantal rolstoelplaatsen op te nemen in het inlichtingenformulier bij de goedkeuringsaanvraag van een autobus.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

Algemeen

Het kabinet zet zich in voor een verbetering van de luchtkwaliteit om zo te komen tot een vermindering van gezondheidsrisico's door luchtverontreiniging. Daarbij zorgt het kabinet met maatregelen dat kwetsbare doelgroepen gemakkelijk toegang krijgen en houden tot de stad.

Invoering van een milieu- of nul-emissiezone geschiedt bij verkeersbesluit. In dat besluit onderbouwt de gemeente de effectiviteit en proportionaliteit van de milieu- en/of nul-emissiezone en betreft daarbij de gevolgen voor de inwoners en weggebruikers.

Door met dit besluit in het RVV 1990 het begrip «voor rolstoelen toegankelijk voertuig» aan te passen in «voor rolstoelen toegankelijke personen- of bedrijfsauto» en de begripsbepaling aan te scherpen, wordt de regelgeving eenduidiger en uitlegbaar voor alle doelgroepen. Kwetsbare doelgroepen blijven toegang houden tot de stad en tegelijkertijd kunnen gemeenten de luchtkwaliteit verder verbeteren.

Personen- en lichte bedrijfsauto's

Door de definitie in het RVV 1990 aan te passen blijven kwetsbare doelgroepen met een personen- of bestelauto hun vrijstelling ook in de toekomst houden in de milieu- en nul-emissiezones. Voor deze doelgroepen verandert daarom niets met dit besluit.

Vrachtauto's en autobussen

Door deze aanpassing van de definitie kunnen vrachtauto's en autobussen geen vrijstelling meer hebben op grond van rolstoeltoegankelijkheid in de milieu- en nul-emissiezones. Dit betekent dat deze voertuigen moeten voldoen aan de algemene toegangsregels van deze zones.

Gevolgen

Er zijn gevolgen voor een beperkt aantal vrachtauto's en autobussen door de wijziging in dit besluit.

Vrachtauto's

In Nederland zijn er vijftien milieuzones voor dieselvrachtauto's. Vanaf 1 januari 2022 mogen alleen dieselvrachtauto's met emissieklasse 6 en hoger de milieuzone voor vrachtauto's inrijden. Van het totale wagenpark van dieselvrachtwagens heeft 64% al de emissieklasse 6, en daarmee toegang tot de milieuzones. Van de rest is er maar een zeer beperkt aantal dat één van de bijzonderheidscodes heeft. In totaal zijn er drie dieselvrachtwagens, die door de wijziging van de definitie in het RVV 1990 hun vrijstelling kwijtraken.

Autobussen

Per 2022 zijn er vier milieuzones voor dieselautobussen in Nederland⁴. In deze milieuzones zijn alleen dieselautobussen toegestaan met minimaal emissieklasse 6. Nul-emissiezones voor stadslogistiek die vanaf 1 januari 2025 zullen gelden, zijn niet van toepassing voor autobussen en daarmee

⁴ In Amsterdam, Den Haag, Eindhoven en Utrecht.

hebben alle autobussen toegang tot deze zones, tenzij er andere beperkende lokale maatregelen zijn voor deze doelgroep.

In Nederland zijn er totaal 7.548 dieselaubussen geregistreerd. Per maart 2023 zijn er 55 dieselaubussen met een emissieklasse lager dan 6 vrijgesteld op basis van een bijzonderheidscode (145, 146, 147 en/of 149). Deze bussen raken met de inwerkingtreding van dit besluit hun vrijstelling kwijt. Gemeenten kunnen wel op grond van het bestaande artikel 87 RVV 1990 ontheffing verlenen van de gesloten verklaring vanwege een milieuzone in hun gemeente. Deze mogelijkheid is al in het RVV 1990 opgenomen en verandert niet.

Code 70

Naast de bovenstaande bijzonderheidscodes (145, 146, 147 en/of 149) geeft ook code 70 aan dat een voertuig rolstoel toegankelijk is. Na de inwerkingtreding van artikel I, onderdeel J, onder 2, van het Besluit onderhoudswijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Stb.2022, 413)⁵ vallen ook voertuigen met code 70 voortaan onder de definitie van voor rolstoel toegankelijk voertuig (zie voor de inwerkingtreding ook onderdeel 6 van deze toelichting). Deze wijziging is noodzakelijk omdat er circa 3.000 rolstoeltoegankelijke personen- en bestelauto's deze code hebben en vrijstelling moeten krijgen. Er zijn echter (per maart 2023) ook 403 autobussen (met emissieklasse 5 of lager) met code 70. Als de definitie van voor rolstoeltoegankelijk voertuig in het onderhavige besluit niet zou worden aangepast, zouden na inwerkingtreding van het eerdergenoemde Besluit⁶ deze 403 autobussen ook vrijstelling krijgen voor de milieuzones. Dit is, zoals hierboven aangegeven, niet gewenst.

3. Administratieve lasten en nalevingskosten

Aan deze wijziging zijn geen administratieve lasten verbonden voor burgers of bedrijfsleven.

Er zijn nalevingskosten voor de drie vrachtauto's en 55 autobussen die vanwege hun bijzonderheidscodes een vrijstelling hadden. Deze groep heeft niet langer een vrijstelling van de eisen van de milieuzone. Als deze groep de milieuzone in wil blijven rijden zal moeten worden overgestapt op een ander of moderner voertuig om de zone in te kunnen rijden. Het is niet in te schatten welk deel van deze groep naar welk voertuig zal overstappen.

4. Advies en consultatie

MKB-toets

Er was onder mogelijk betrokken ondernemers geen belangstelling om aan een MKB-toets deel te nemen. Partijen hadden uiteraard ook de mogelijkheid om bij de internetconsultatie te reageren.

⁵ Artikel I, onderdeel J, onder 2, van het Besluit van 20 oktober 2022 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met diverse aanpassingen (onderhoudswijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) (Stb. 2022, 413).

⁶ Artikel I, onderdeel J, onder 2, van het Besluit van 20 oktober 2022 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met diverse aanpassingen (onderhoudswijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) (Stb. 2022, 413).

Internetconsultatie

Van 21 april tot en met 22 mei 2022 heeft een openbare internetconsultatie plaatsgevonden van de wijziging van het RVV 1990. Tijdens de internetconsultatie zijn vier reacties ingezonden. Een branchevereniging, een autobedrijf en twee particulieren reageerden. Een particulier meende dat er niks veranderde omdat de term bedrijfsauto werd gebruikt. Het gaat echter om de definitie van een bedrijfsauto zoals deze is gedefinieerd in artikel 86c RVV. Vrachtauto's vallen voor dit hoofdstuk en dus voor milieu- en nul-emissiezones niet onder deze term. Een particulier vond een aanpassing van het RVV 1990 ongewenst omdat het om kleine aantallen gaat. In de bovenstaande toelichting is aangegeven waarom een wijziging wel noodzakelijk is. Een branchevereniging vroeg zich af welke voertuigen precies onder de term rolstoeltoegankelijk voertuig vallen. De nieuwe definitie in artikel 86c geeft aan welke voertuigen hier onder vallen voor milieu- en nul-emissiezones. Het gaat om personenauto's en lichte bedrijfsauto's, de bedrijfsauto's zoals gedefinieerd in artikel 86c, die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149. Er wordt hierbij uitsluitend naar het voertuig gekeken en niet naar de passagiers. Een autobedrijf gaf aan wie onder deze wijziging zullen vallen. Invaliden bestuurders van een N2 of N3 voertuig vallen niet langer onder de vrijstelling. Deze, zeer kleine groep, kan nog steeds een ontheffing aanvragen. Het autobedrijf gaf ook aan dat de wijziging consequenties heeft voor autobussen. Dit is correct en ook de bedoeling van de wijziging.

ATR

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

5. Voorhang

Het ontwerpbesluit is op 3 juli 2023 op grond van artikel 2b Wegenverkeerswet 1994 voorgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer van de Staten-Generaal⁷. De voorhang heeft niet tot opmerkingen geleid. Het ontwerpbesluit is dan ook niet op grond van deze procedure gewijzigd.

6. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. De bedoeling is dat dit op 1 juli 2024 zal gebeuren. In het inwerkingtredingsbesluit wordt geregeld dat eerst artikel I, onderdeel J, onder 2 van het Besluit van 20 oktober 2022 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in verband met diverse aanpassingen (onderhoudswijziging Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) (Stb. 2022, 413) in werking treedt (zie hierboven in paragraaf 2 van deze toelichting onder *Code 70*) en vervolgens artikel I van het onderhavige besluit.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

⁷ Kamerstukken II 2022/23, 31 209, nr. 243.