



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum

7 juli 2021

Kenmerk

Bijlage(n)

1

beslisnota

Onderliggende beslisnota's kamerbrief LEV

Inleiding

U gaat een kamerbrief "Kader Lichte Elektrische Voertuigen" naar de Tweede Kamer sturen. In het kader van Openbare Overheid leggen wij u de onderliggende stukken voor.

Geadviseerd besluit

Graag akkoord gaan met de openbaar maken van de onderliggende stukken.

Beslistermijn

Argumentatie

De relevante beslisnota's zijn als bijlage toegevoegd zoals dit is aangegeven in de richtlijn voor Openbare Overheid zoals deze van toepassing is per 1 juli 2021.

Toelichting

Hieronder de betreffende beslisnota's die mee gestuurd worden:

01. Beslisnota bij Kamerbrief toelatingskader LEV juni 2021
02. beslisnota M - Rijvaardigheid cat 2 en Eenwielers en Impactanalyse
REACTIE M juni 2021
03. Beslisnota Openstaande beslispunten LEV-kader mei 2021
04. Beslisnota voorlopige keuzes en voortgang LEV-kader (lichte elektrische
voertuigen) maart 2021



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

persoonlijke gegevens

beslisnota

Brief aan Tweede Kamer over het kader voor Lichte
Elektrische Voertuigen (LEVs)

Datum

30 juni 2021

Kenmerk

IenW/BSK/173650

Bijlage(n)

5

Inleiding

In het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni heeft u de toezegging herhaald om het complete toelatingskader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) vóór het zomerreces naar de Tweede Kamer te sturen. Met bijgaande brief wordt deze toezegging gestand gedaan.

Tevens beantwoord ik uw vraag over rijbewijs AM voor LEVs bedoeld voor goederen- en personenvervoer (categorie 2) die u op de nota had gezet over dit onderwerp (zie bijlage).

Geadviseerd besluit

- Akkoord te gaan met de bijgaande brief over het nieuwe LEV-kader en
- Kennis te nemen van het antwoord op uw vraag over het rijbewijs voor categorie 2.

Beslistermijn

Zo mogelijk voor 8 juli.

Argumentatie

Kamerbrief

De brief sluit aan bij de eerder naar de Tweede Kamer gezonden brieven over dit onderwerp. In de brief van 14 december 2020 is een outline opgenomen van het nieuwe toelatingskader. In de brief worden de nog openstaande plekken in het kader ingevuld. De besluiten hierover zijn eerder aan u voorgelegd middels twee nota's, waarin tevens het speelveld is geschetst, en verwerkt in de Kamerbrief.

De grootste veranderingen die het kader teweegbrengt zijn samengevat:

- Grote elektrische bakfietsen worden gecontroleerd door de RDW voor ze de weg op mogen.
- De voertuigen zijn maximaal één meter breed.
- Maximaal acht kinderen kunnen mee als passagier.

- Voor het vervoer van meer meerdere kinderen of veel goederen is een rijbewijs AM nodig, geldt de minimale leeftijd van 18 jaar en heeft het voertuig een kenteken en een WAM nodig.
- In kleine elektrische bakfietsen mag je een beperkt aantal kinderen meenemen.
- E-steps hebben een kenteken en een WAM nodig.

Het volgende blijft hetzelfde:

- De regels voor elektrische fietsen en kleine elektrische bakfietsen voor een beperkt aantal kinderen als passagier.
- Geen helmplicht.
- De standaardplaats op de weg is het fietspad.
- Minimumleeftijd voor de e-step is 16 jaar.
- E-steps worden gecontroleerd door de RDW voor ze de weg op mogen.
- Eénwielers en/of voertuigen zonder stuur mogen niet op de weg.

In de Kamerbrief wordt aangegeven dat er over de volgende punten nog nader onderzoek zal plaatsvinden:

- Plaats op de weg: onderzoek naar mogelijkheden en noodzaak voor aanvullende mogelijkheden voor maatwerk, zonder dat dit leidt tot te veel landelijke variatie.
- Uit de impactanalyse: mogelijke aanpassing van het maximaal gewicht en aantal passagiers voor categorie 1a, eventueel regels voor aanhangers binnen het kader en maatwerk voor elektrische fietsen die bedoeld zijn voor kwetsbare mensen zoals duofietsen.
- Overgangsregeling: wat gaat gelden voor het bestaande wagenpark en hoeveel tijd heeft de industrie nodig om de productie aan te passen?
- Nieuwe categorie voor éénwielers en voertuigen zonder stuur: onderzoek naar randvoorwaarden voor een eventuele veilige toelating.
- Rijvaardigheid personenvervoer en goederenvervoer: verkenning hoe bestaande rijbewijzen uitgebreid kunnen worden (voorbeeld via een nieuwe categorie of een code) om de rijvaardigheid van het specifieke voertuig te borgen.

De planning is de Tweede Kamer eind 2021 de uitwerking van de impactanalyse te sturen. Begin 2022 volgt dan de uitwerking van plaats op de weg en de overgangsregeling. De laatste twee punten vergen naar verwachting meer tijd. De voortgang wordt meegenomen in relevante TK-brieven. Voorafgaand aan het eerstvolgende Commissiedebat Verkeersveiligheid (nog niet ingepland) informeert u de Kamer over de gehele voortgang.

Naast een aantal beslisnota's worden als bijlagen de volgende, in opdracht van IenW opgestelde, rapporten meegezonden:

- Rapport Impactanalyse outline nationaal toelatingskader van Antea
- Rapport LEV door de ogen van de wegbeheerder van DTV

In de kamerbrief zal worden verwezen naar een rapport van het KiM met de titel 'Op weg met LEV, de rol van lichte elektrische voertuigen in het

mobiliteitssysteem'. Dit rapport wordt op 9 juli a.s. gepubliceerd. Het rapport geeft een breed overzicht van onder andere gebruikerskenmerken en type verplaatsingen die afgelegd worden met verschillende LEV-concepten. Het betreft een kwalitatief onderzoek waar gekeken is naar (internationale) literatuur, interviews zijn gehouden met gemeenten en bedrijven en focusgroepen zijn georganiseerd met bezitters, gebruikers en niet-gebruikers van LEVs. De resultaten zijn gebruikt bij de uitwerking van het kader.

Vragen over rijbewijs AM voor categorie 2

Uw heeft de volgende vragen gesteld:

- Hoeveel mensen hebben überhaupt een rijbewijs AM? Als het extra is, is 500 euro (inschatting van kosten voor rijbewijs AM) weer heel veel geld.
- Veel mensen hebben alleen een B rijbewijs toch. Welke 18 jarige gaat er nog een AM rijbewijs halen?

Op basis van cijfers van het CBS is de inschatting dat begin 2021 11,6 miljoen mensen een rijbewijs AM hadden waarvan 11,4 miljoen mensen ook rijbewijs B hadden. Het aantal AM rijbewijzen is hoog, omdat voor personen die in bezit zijn van een autorijbewijs (rijbewijs B) geldt dat zij het bromfietsrijbewijs automatisch bijgeschreven krijgen op hun rijbewijs. Ook zij kunnen gebruik maken van deze categorie LEVs zonder extra kosten voor rijbewijs AM.

Politieke context

U heeft aan de Tweede Kamer voorgesteld het ontwerpbesluit helmplicht in samenhang met het LEV-kader te bezien om inconsistentie in beleid te voorkomen. De Tweede Kamer wilde deze koppeling echter niet. U bent er vervolgens mee akkoord gegaan om beide zaken gescheiden te houden.

In het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 1 juni hebben de VVD en D66 erop aangedrongen om het nieuwe LEV-kader op korte termijn te ontvangen. U heeft herhaald om het complete kader vóór het zomerreces 2021 toe te sturen.

Afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Afstemming: afstemming heeft plaatsgevonden met RDW, SZW en JenV.

Implicaties apparaat en financiën: afhankelijk van de gewichtsgrens waarboven elektrische bakfietsen gekeurd moeten worden, zal de RDW meer voertuigen moeten keuren. Kosten van keuring worden gedragen door de industrie.

Juridische implicaties: implementatie van het kader vergt aanpassing van regelgeving op verschillende niveaus.





Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

persoonlijke gegevens



beslisnota

LEV-kader: rijbewijs, eenwielers en impactanalyse

Datum

23 juni 2021

Kenmerk

IenW/BSK-2021/183506

Bijlage(n)

1

Inleiding

Naar aanleiding van de staf van 31 mei jl. over het LEV-kader zijn twee onderwerpen nader uitgezocht: rijvaardigheidseisen voor LEVs bedoeld voor goederen- en personenvervoer (categorie 2) en toelating van eenwielers en voertuigen zonder stuur.

Tot slot informeer ik u over de eerste resultaten van de impactanalyse: het effect van het LEV-kader op bestaande LEVs en over de uitkomsten van het directeurenoverleg van 29 juni jl. In de bijlage is een schematische weergave van het uitgewerkte LEV-kader weergegeven.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met onderstaande deelbesluiten:

- Naast minimumleeftijd van 18 jaar, ook rijbewijs AM wettelijk te verplichten voor categorie 2. Wij adviseren u daarnaast om een verkenning te starten hoe de rijvaardigheid voor deze LEVs afgedwongen kan worden.
- Eenwielers en voertuigen zonder stuur nu niet op te nemen in het kader. Wij adviseren u om experts (RDW, SWOV, TNO, TU Delft, Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN)) te laten verkennen of deze categorie veilig is toe te laten wanneer er specifieke eisen worden gesteld aan de techniek en de gebruiker.

Het complete kader wordt voor het zomerreces aan u voorgelegd.

Beslistermijn

Zo mogelijk 1 juli.

Argumentatie

Rijvaardigheidseisen voor LEVs voor goederen- en personenvervoer

U heeft in uw brief van 16 oktober 2019 aan de Tweede Kamer toegezegd een rijbewijs te verplichten voor LEVs voor personenvervoer en te bezien in hoeverre een wettelijk verplichte rijvaardigheidstoets uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Het voorstel is voor categorie 2 (goederen- en personenvervoer) LEVs een rijbewijs AM (brommerrijbewijs) en een minimumleeftijd van 18 jaar te verplichten vanwege de omvang en zwaarte van het voertuig en daarmee de veiligheid van bestuurder, inzittenden en medeweggebruikers. Daarnaast is het voorstel om voor deze categorie te verkennen of en hoe de rijvaardigheid op deze LEVs afgedwongen kan worden.

Eerder leek juridisch gezien alleen een rijbewijs B mogelijk vanwege Europese regelgeving. Er was vanuit gegaan dat het AM-rijbewijs is gekoppeld aan voertuigen uit de Verordening 168/2013 en dus alleen gold voor 'bromfietsen' (Verordening 168/2013). Daarmee leek het voor bijzondere bromfietsen niet te passen. Daarnaast heeft de rijbewijsrichtlijn een algemene omschrijving van motorrijtuigen waarmee het rijbewijs B dan voor de restcategorie voertuigen is (motorvoertuigen met een toegestane maximum massa van ten hoogste 3 500 kg en ontworpen en gebouwd voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder niet meegerekend). Daaronder zou dan ook de bijzondere bromfiets vallen, omdat die nergens anders past. Navraag en overleg met de Europese Commissie heeft aan het licht gebracht dat het een vrije keus voor de lidstaat is en kan zelf worden bepaald wat je in het kader van rijvaardigheid wil eisen. Een rijbewijs AM ligt dan meer voor de hand aangezien deze LEVs in principe op het fietspad rijden.

Bovendien is AM meer laagdrempelig dan een rijbewijs B. Het behalen van een rijbewijs B brengt meer kosten (2400 euro volgens CBR website) met zich mee dan voor rijbewijs AM (ongeveer 500 euro volgens ANWB-site). Eenmaal in bezit van rijbewijs B is de bestuurder direct in het bezit van rijbewijs AM. De rijbewijsplicht geldt in principe voor alle LEVs waar meer dan twee kinderen in kunnen. Dit verschuift mogelijk naar meer dan drie kinderen gelet op de eerste resultaten van de impactanalyse. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Met betrekking tot de rijvaardigheid adviseert HBJZ om geen wettelijke verplichting tot het volgen van een rijvaardigheidstraining in te voeren. Zij geven aan dat een rijbewijs daartoe het geëigende middel is. Het zou dan kunnen betekenen dat bestaande rijbewijzen uitgebreid worden (bijvoorbeeld via een nieuwe categorie of een code). Daarom wordt een verkenning gestart waarin gekeken wordt hoe de rijvaardigheid geborgd kan worden, wat de invoeringstermijn is en wat het betekent voor de uitvoering. Bij deze verkenning wordt o.a. het CBR betrokken. Ook de ervaring met het convenant BSO-Bus wordt meegenomen. De evaluatie van het convenant is voorzien in Q3 van 2021 aangezien de BSO-Bus na 28 oktober 2020 is toegelaten en de kinderopvang vanwege de COVID-19 pandemie gesloten is geweest (behalve voor het bieden van noodopvang). Op basis van de verkenning kan vervolgens een besluit genomen worden om de rijvaardigheid af te dwingen of dit aan de markt over te laten.

Deze lijn is, naast de andere gebruikerseisen, in een gesprek met SWOV getoetst. SWOV heeft aangegeven dat zij de keuze voor de gebruikerseisen (helmplicht, minimumleeftijd en rijbewijs) voor alle categorieën kunnen volgen.

Op ambtelijk niveau is met het ministerie SZW gesproken. De inschatting is dat de kinderopvangsector kan instemmen met deze lijn. Het sluit aan bij het convenant voor de BSO-Bus en de verplichting is minder zwaar dan eerder gecommuniceerd (rijbewijs AM i.p.v. B). Voorafgaand aan definitieve besluitvorming en communicatie over het LEV-kader wordt de sector

geïnfomeerd over het kader en uitgenodigd voor een gesprek (ambtelijk) over de implementatie van het LEV-kader en de overgangstermijn. **Hoeveel mensen hebben überhaupt een rijbewijs AM? Als het extra is is 500 euro weer heel veel geld. Veel mensen hebben alleen een B rijbewijs toch. Welke 18 jarige gaat er nog een AMrijbewijs halen?**

In het directeurenoverleg is besloten om te reageren op het ambtelijk voorstel van rijbewijs AM. Het merendeel van de aanwezige partijen (incl SWOV) heeft hier geen uitgesproken mening over. Eerder is deze lijn getoetst bij SWOV en die kon zich hierin vinden. De BOVAG en Gemeente Den Haag geven aan Rijbewijs B meer passend te vinden. TLN en de bezorgdiensten (geen deelnemers van het directeurenoverleg) zitten aan de andere kant van het spectrum. De leeftijdsgrens van 18 jaar wordt als zwaar ervaren vanwege de kosten voor personeel en de inzetbaarheid van personeel wordt ingeperkt (uitsluiting van 16 en 17 jarigen).

Eenwielers & voertuigen zonder stuur

Het nieuwe LEV-kader is gericht op veilige toelating van LEVs, met daaraan gekoppeld de gebruikerseisen. Het ondervangt het gros van de voertuigen. Eenwielers en voertuigen zonder stuur passen niet in dit kader.

In een nieuw rapport van KiM (publicatie 9 juli a.s.) wordt aangegeven dat na vier weken oefenen een noodstop maken en controle houden over het voertuig nog steeds lastig is. Er zijn veel (lichte) ongevallen.

TNO heeft in het landescanrapport over LEVs (april 2020) aangegeven dat vanwege het feit dat de remcapaciteit afhankelijk is van de vaardigheden van de gebruiker het vanuit een veiligheidstechnisch oogpunt niet wenselijk is op de openbare weg te rijden. Bij een hogere remkracht kan de balans verloren gaan, wat kan resulteren in een val met de gevolgen van dien.

RDW geeft aan dat het niet uitgesloten is dat technische eisen op te stellen zijn, maar dat die anders zijn dan voor categorie 1b. Ook wanneer de techniek voldoende geborgd zou kunnen worden kan een bestuurder er niet zomaar mee wegrijden. Eisen aan de bestuurder zullen ook anders zijn dan voor categorie 1b volgens SWOV en RDW.

Op dit moment liggen de sets van technische eisen (opgesteld door de RDW) voor de categorieën 1b, 2a en 2b voor bij experts (TNO, TU Delft, HAN en SWOV). Voorstel is om deze experts samen met de RDW te laten verkennen of deze categorie veilig is toe te laten wanneer er specifieke eisen worden gesteld aan de techniek en gebruiker en of de inpassing in het huidige verkeer mogelijk is. Op basis hiervan kan worden besloten of opname van een aparte categorie (bijvoorbeeld 1c) in het LEV-kader kansrijk is.

Impactanalyse

Momenteel wordt het rapport afgerond over de impact van LEV-kader op bestaande voertuigen. In deze analyse is gekeken naar afmetingen, massa en aantal passagiers van huidige LEVs die onder het nieuwe kader komen te vallen. Uit de eerste conceptrapportage zijn twee punten naar voren gekomen die mogelijk aanleiding geven om de eisen voor categorie 2b bij te stellen.

In het kader is opgenomen dat voor e-bakfietsen waar maximaal twee kinderen in kunnen het LEV niet goedgekeurd hoeft te worden door de RDW en de eigenaar/bestuurder vrijgesteld is van kentekenplicht, rijbewijs AM en WAM. In de praktijk blijkt dat de meeste e-bakfietsen ruimte bieden aan drie kinderen. Door de branche is aangegeven dat het voorstelbaar is dat consumenten

blijven kiezen voor e-bakfietsen waar eigenlijk maar twee kinderen in mogen en toch een derde kind meenemen. Het is niet ondenkbaar dat de branche als accessoire een derde gordel/zitplaats creëert. De inschatting is dat handhaving hierop mogelijk is, maar geen prioriteit zal krijgen.

Daarnaast heeft de branche kenbaar gemaakt dat een grens van 55 kg voor het LEV mogelijk leidt tot minder veilige producten. Hun vrees is dat er bezuinigd kan worden op betere (en dus zwaardere) remmen en een steviger frame. De grens van 55 kg bepaalt of een fabrikant naar de RDW moet voor toelating of niet. Zonder goedkeur van de RDW heeft de fabrikant de tijdsplanning meer zelf in de hand en zijn er lagere kosten.

Het is dus voorstelbaar dat het beter is voor de verkeersveiligheid om de grens voor maximaal gewicht en aantal passagiers voor categorie 2b aan te passen. In de brief aan de TK wordt daarom de impactanalyse meegestuurd met de notie dat op de vlakken van aantal passagiers en gewicht van het voertuig nadere verkenning nodig is om recht te doen aan de verkeersveiligheid. Het kader is zodanig opgebouwd dat aanpassingen binnen categorieën niet ten koste gaan van het raamwerk.

Uitkomsten directeurenoverleg 29 juni 2021.

Aan dit vijfde directeurenoverleg namen dertien partijen deel. Bij hen is het complete kader zoals weergegeven in de bijlage getoetst. Opgemerkt zij dat er een grote verscheidenheid aan visies zijn mbt het LEV-kader. Naast de complimenten die tijdens het directeurenoverleg voor het proces en het voorstel zijn gegeven, zijn er ook diverse aandachtspunten gedeeld door de verschillende partijen. Demeest genoemde aandachtspunten staan hieronder in de volgorde van de opbouw van het kader. Op deze genoemde punten zijn ook een aantal vervolgspraken gemaakt (zie hieronder). Dit in acht nemende, verwachten wij dat er voldoende steun is om het kader naar de Kamer te sturen

Wijze van toelating en toezicht

- De ANWB en de Micromobiliteit Coalitie vinden het voorstel van goedkeur en toezicht op de productie van categorie 1b te zwaar. Zij vragen RDW om een schriftelijke uitwerking van het advies.
- De RDW is juist voorstander van de wijze van toelating zoals dat nu is opgenomen, conform advies van de OVV. Er zijn veel goede ervaringen opgedaan met vergelijkbare categorieën binnen dit systeem in Europa.
- VVN pleit ervoor om goed naar het voertuig te kijken voordat het wordt toegelaten en is voorstander van goedkeur. Speelgoed zoals niet goedgekeurde stepjes op de weg is ongewenst voor de verkeersveiligheid.
- SWOV pleit voor regelgeving bij innovatieve voertuigen en het niet aan zelfcertificering over te laten. Dit is van belang voor de verkeersveiligheid. Ook onderschrijft SWOV het belang van goede monitoring.

Technische eisen

- BOVAG, ANWB, VNG spreken steun uit voor de uniforme maximumconstructiesnelheid van 25 km/u.
- De BOVAG adviseert voor categorie 2b maximaal 8 passagiers aan te houden. Dit sluit aan bij de Rijbewijsrichtlijn. De Fietzersbond vindt een maximum van 10 kinderen logischer.
- De Fietzersbond, de ANWB, de gemeente Amsterdam en Den Haag (namens G4) vinden maximaal 2 passagiers voor categorie 1a te beperkt.

- De RAI Vereniging en ANWB pleiten ervoor om de maximale massa van categorie 1a te verruimen.
- SWOV maakt zich zorgen over de opvoering van LEVs.
- De Micromobiliteit Coalitie (ad-hoc groep van deelmobiliteitsaanbieders waaronder e-steps) vraagt om rekening te houden met de rechtszekerheid van fabrikanten.

Gebruikerseisen

- In aanvulling op de punten hierboven geeft de ANWB aan achter het voorstel te staan geen rijbewijs in te voeren voor categorie 1b, en 16 jaar voor categorie 1b vinden zij enigszins discutabel.
- De ANWB is geen voorstander van een verzekeringsplicht en kenteken voor categorie 1b. De baten hiervan zijn onduidelijk. Zij pleiten voor zo min mogelijk lasten voor de gebruiker.
- Het Verbond van Verzekeraars geeft aan dat een WAM de gebruikers beter beschermt en is wel voorstander hiervan. Zij voorzien – gezien de toenemende drukte/diversiteit – ook een groter risico ontstaan op het fietspad.

Plaats op de weg

- Wegbeheerders hebben zorgen over de plaats op de weg. Betrek ook de ontwikkeling van meer 30 km/u wegen in de steden hierbij.
- Meer tijd is gewenst om de afweging voor de plaats op de weg zorgvuldig te kunnen maken. Dit wordt ondersteund door meerdere organisaties.
- De Mobiliteitsalliantie vinden het van belang om innovatieve voertuigen goed in te passen in de infrastructuur. Zij maken zich zorgen over de drukte op fietspaden en de fietsinfrastructuur die niet overal op orde is.
- Volgens IPO is het uitgangspunt van het fietspad niet meer van deze tijd. Er zijn meerdere concepten, zoals de fietsstraat (auto te gast) die mogelijkheden bieden.
- De VNG pleit voor goede afstemming met de ontwikkeling van meer 30 km/u wegen en voor maatwerk mogelijkheden. De uitdagingen voor kleine gemeenten zijn anders dan voor de groot stedelijke gemeenten. De VNG doet de suggestie voor een beslisboom om gemeenten te helpen bij de afweging voor de plaats op de weg. Het proces waarin dit in samenwerking met gemeenten (verder) wordt uitgewerkt, wordt als positief ervaren.
- VVN herkent de worsteling over de plaats op de weg en geeft aan dat de invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom geen jaren hoeft te duren. VVN waakt voor helderheid naar de weggebruikers toe.
- BOVAG geeft als tegengeluid aan dat maatwerk ook nadelen kent. Dit is lastig uit te leggen aan de weggebruikers. BOVAG doet de suggestie om onderzoek te doen naar de mogelijke negatieve effecten op de verkeersveiligheid van maatwerk.
- SWOV benoemt haar visie op het LEV-kader dat recent is gepubliceerd. In deze visie is aandacht voor een Multi criteria-analyse voor toelating (maatschappelijke meerwaarde van een LEV) en alleen toelating op het fietspad te geven als de LEV qua afmetingen en massa op een fiets lijkt.
- De Fietsersbond staan niet achter het uitgangspunt dat de LEVs op het fietspad thuishoren. Dit ter bescherming van de minder vaardige fietser die momenteel op het fietspad zit en om de heterogeniteit van de voertuigen die plaats hebben op het fietspad niet zonder meer verder te vergroten. Zij pleiten ervoor om – in aansluiting op de visie van SWOV – een toets te doen of een voertuig een maatschappelijke meerwaarde heeft.

De volgende vervolgspraken zijn gemaakt:

- Voor evt. maatwerkmogelijkheden voor de plaats op de weg wordt een vervolgtraject gestart waarbij stakeholders wederom worden betrokken.
- Aan de hand van de resultaten van de impactanalyse wordt nog eens goed gekeken naar de maximale grenzen t.a.v. de massa en het aantal passagiers bij categorie 1a.
- De RDW gaat haar advies van goedkeur bij categorie 1b uitwerken op papier.
- Het vervolgproces met het directeurenoverleg en mogelijk een bestuurlijk overleg wordt nader uitgewerkt na de zomer.

Andere partijen waarmee ook afstemming heeft plaatsgevonden, maar geen deel uit maken van het directeurenoverleg zijn TLN en LegaalRijden. TLN (leden DHL, Cycloon/Fietskoeriers.NL en PostNL) geeft aan de noodzaak om te komen tot regelgeving te onderschrijven en vraagt aandacht voor gewicht van categorie 1a (te laag) en de leeftijdsgrens en rijbewijsverplichting voor categorie 2a (te zwaar). Ze willen graag duidelijkheid over regels voor aanhangwagens en het vermogen. TLN was uitgenodigd voor de stakeholdersbijeenkomst van 15 april, maar heeft daar niet aan deelgenomen. TLN wordt betrokken bij de nadere uitwerking van de technische eisen en het vervolg van de impactanalyse. Legaalrijden heeft u op 7 april gesproken. Zij zijn betrokken bij de brede stakeholdersessie van 15 april jl. en worden ook betrokken bij de technische eisen. Legaalrijden zal teleurgesteld zijn dat eenwielers en elektrische skateboards nu nog niet in dit LEV-kader zijn opgenomen.

persoonlijke gegevens



Bijlage 1:

Uitgewerkt toelatingskader lichte elektrische voertuigen				
	Categorie 1a	Categorie 1b	Categorie 2a	Categorie 2b
	e-(bak)fiets volledige trapondersteuning <55 kg	alle andere LEVs dan 1a < 55 kg	goederenvervoer > 55 kg	personenvervoer > 55 kg
Wijze van toelating en toezicht				
Toelatings-regime	Zelfcertificering	Goedkeuring	Goedkeuring	Goedkeuring
Toezicht-regime	Op de markt	Op de fabricage	Op de fabricage	Op de fabricage
Uitgangspunten	EU Machinerichtlijn / EN 15194	EU 168-2013 / Bijz. Bromf. / EN 17128 / Duitse norm + integrale risicobeoordeling	EU 168-2013 / Bijz. Bromf. + integrale risicobeoordeling	EU 168-2013 / Bijz. Bromf. + integrale risicobeoordeling
Eisen voor toelating tot de weg				
Max. afmetingen LxBxH	2 wielen: 3 x 0,75 x 2 m > 2 wielen: 3 x 1 x 2 m	2 x 0,75 x 1,50 m	3 x 1 x 2 m	3 x 1 x 2 m
Max. constr. snelheid	≥ 6 km/h en ≤ 25 km/h	≥ 6 km/h en ≤ 25 km/h	≥ 6 km/h en ≤ 25 km/h	≥ 6 km/h en ≤ 25 km/h
Toegestane max. massa	Max. rijklaar <55kg, TMM 200 kg	Max. rijklaar <55 kg, TMM 140kg	Max. rijklaar 270kg of 425kg bij 4 of meer wielen, TMM 565kg	Max. rijklaar 270kg of 425kg bij 4 of meer wielen, TMM 565kg
Vermogen	< 250 W	Zomer 2021	Trapondersteuning: < 250W, Geen trapondersteuning: Zomer 2021	Zomer 2021
Aantal personen	1 bestuurder, max. 2 passagiers	1 bestuurder	1 bestuurder	1 bestuurder, max. 8 passagiers
Eisen voor gebruik op de weg				
Kenteken	Geen kenteken	Kenteken	Kenteken	Kenteken
Verzekering	AVP / AVB	WAM	WAM	WAM
Helm	Nee	Nee	Nee	Nee
Rijbewijs	Nee	Nee	AM	AM
Minimum leeftijd	Nee	16 jaar	18 jaar	18 jaar



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

persoonlijke gegevens

beslisnota

Openstaande beslispunten LEV-kader

Datum

14 mei 2021

Kenmerk

IenW/BSK-2021/119614

Bijlage

1

Inleiding

De ambitie is om vóór het zomerreces het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) gereed te hebben. Dit betekent dat de open punten uit de outline van december 2020 ingevuld moeten zijn. In april is met uw instemming een aantal gedachtegangen getoetst bij een brede groep stakeholders (medeoverheden, belangenorganisaties, brancheverenigingen, kennisinstellingen, de RDW en de SWOV) t.a.v. de maximumconstructiesnelheid en de gebruikerseisen (minimumleeftijd, rijvaardigheid en helmgebruik)¹.

Ter voorbereiding op het directeurenoverleg medio juni wordt u nu gevraagd in te stemmen met voorlopige besluiten t.a.v. de open punten uit de outline. Na het directeurenoverleg wordt u gevraagd in te stemmen met het definitieve toelatingskader voor LEVs.

Geadviseerd besluit

Instemmen met voorgestelde keuzes (zie p. 2 voor schematische weergave):

- maximale afmetingen voor categorie 1b: 2 x 0,75 x 1,5 meter (l x b x h),
- maximumconstructiesnelheid conform outline: 25 km/u,
- geen helmplicht voor LEVs,
- geen minimumleeftijd voor categorie 1a (e-fiets en kleine e-bakfiets), 16 jaar voor categorie 1b (e-step), 18 jaar voor categorie 2 (zware LEVs),
- voor nu geen rijbewijsplicht voor LEVs invoeren, met de kinderopvang-sector in gesprek gaan hoe de veiligheid geborgd kan worden voor categorie 2b (personenvervoer).
- alle LEVs rijden op het fietspad, voor categorie 2a (zware LEVs voor goederen) wordt onderzocht of maatwerk voor wegbeheerders nodig en mogelijk is.

en deze voor te leggen in een directeurenoverleg.

¹ Rondzendmap-2021/3363

Beslistermijn

Uiterlijk 27 mei. Stakeholders op directeureniveau worden uitgenodigd voor een bijeenkomst medio juni.

Voorgestelde keuzes m.b.t. (open) punten uit outline LEV-kader

		1a: e-(bak)fiets < 55 kg massa rijklaar	1b: alle andere LEVs dan 1a, < 55 kg massa rijklaar	2a: goederenvervoer, > 55 kg massa rijklaar	2b: personenvervoer, > 55 kg massa rijklaar	
Eisen voor toelating tot de weg						
1	Max. lxbxh [m]	2 wielen: 3x0,75x2	> 2 wielen: 3x1x2	2 x 0,75 x 1,5	3 x 1 x 2	3 x 1 x 2
2	Max. constr. Snelheid	25 km/u				
Eisen voor gebruik op de weg						
3	Helm	Geen				
4	Minimum leeftijd	Geen	16	18	18	18
5	Rijbewijs	Geen				
6	Plaats op de weg	Fietspad	Fietspad	Fietspad, onderzoek naar evt. maatwerk	Fietspad	Fietspad

De geel gearceerde vakjes zijn nieuwe keuzes ten opzichte van de outline. Onderstaand worden de rijen toegelicht. De toelichting is beperkt tot nieuwe argumenten ten opzichte van de eerdere beslisnota over deze keuzes. Toen is uitgebreid stilgestaan bij de onderbouwing. Naast nieuwe argumenten is de inbreng van stakeholders gehoord. Voor de volledigheid is in de bijlage de outline opgenomen en de eerdere onderbouwing.

Rij 1. Maximale afmetingen categorie 1b: 2x0,75x1,5 m

Categorie 1b is bedoeld voor relatief kleine voertuigen zonder trapondersteuning en gericht op individueel vervoer. Daarom zijn kleinere maximum afmetingen gekozen dan bij de andere categorieën. De breedte is gelijk aan die voor fietsen en huidige bijzondere bromfietsen met twee wielen.

De reeds toegelaten bijzondere bromfietsen, die in de toekomst binnen categorie 1b vallen, passen op eentje na binnen de voorgestelde maximale afmetingen. Het gaat om Robstep M1 (Segway-achtig voertuig) die niet meer verkocht wordt en geen voorraad meer heeft. Daarom mag aangenomen worden dat de betrokken branchepartijen (vertegenwoordigd door de ad-hoc coalitie micromobiliteit) geen bezwaar tegen de voorgestelde maximale afmetingen zullen hebben. Via overgangsrecht zal voor bestaande voertuigen naar oplossingen gezocht worden om te voorkomen dat deze plots als illegaal bestempeld worden.

Rij 2. Maximumconstructiesnelheid blijft 25 km/u

In afwijking van de outline is getoetst bij stakeholders of voor alle LEVs zonder trapondersteuning een maximumconstructiesnelheid van 20 km/u bijdraagt aan het creëren van een homogeen verkeersbeeld. Vanuit het voornaamste argument om voor gelijksoortige voertuigen gelijke regels op te stellen, is het

advies 25 km/u aan te blijven houden. Via het toelatingsproces, waarbij RDW en SWOV kijken naar zowel de technische eisen als het veilig gebruik op de weg (risico-inventarisatie), wordt in principe een veilige maximumsnelheid afgedwongen. Zo heeft de BSO-Bus een maximumconstructiesnelheid van 17,2 km/u. In samenwerking met de RDW en de TU Delft wordt verkend of een homogeen verkeersbeeld (fietsachtig gedrag op het fietspad) af te dwingen is via het stellen van eisen aan het vermogen, de maximale versnelling en de vertraging van LEVs. Het maximum vermogen wordt, als onderdeel van de outline, naar verwachting voor het zomerreces vastgesteld.

Graag bespreken.

Organisaties als de SWOV, de Fietsersbond en VVN geven aan dat bij toelating op het fietspad een maximumconstructiesnelheid van 20 km/u van LEVs in zijn algemeenheid, zorgt voor een meer homogeen verkeersbeeld op het fietspad. Dat is gunstig voor de verkeersveiligheid. Voornamelijk de brancheorganisaties zien risico's bij een maximumconstructiesnelheid wanneer LEVs gebruik moeten maken van de rijbaan (30 km/u). Ook constateren zij ongelijke regels voor soortgelijke voertuigen, waaronder de e-fiets en de snorfiets die wel 25 km/u mag.

Rij 3. Geen helmplicht

Het niet verplichten van een helm kan rekenen op brede steun onder stakeholders. Een breed gedeelde gedachte is dat de gebruiker hiervoor zelf verantwoordelijk is. Bij de Segway heeft SWOV destijds aangegeven een helmplicht niet noodzakelijk te vinden, omdat er geen aanwijzingen zijn dat een Segway-rijder een hoger risico op hoofdletsel heeft dan een fietser.

Is dit consistent met de snorfiets?

Rij 4. Minimaal 16 jaar voor categorie 1b en 18 jaar voor categorie 2

Uit de stakeholdersessie kwam naar voren dat veel deelnemers voor bestuurders van LEVs uit categorie 2 (e-bakfietsen voor goederenvervoer, voor personenvervoer en daarmee ook de BSO-bus) een minimumleeftijd wenselijk vinden. Een meerderheid deelde de gedachtegang van 18 jaar voor categorie 2b. Voor categorie 2a (e-bakfietsen voor goederenvervoer) was de toen gepeilde gedachtegang 16 jaar. In de discussie kwam het voorstel op om ook hier 18 jaar te hanteren. De belangrijkste reden hiervoor is de hoge toegestane maximum massa en de verantwoordelijkheid die dit met zich meebrengt voor de bestuurder. Het draagt tevens bij aan de uniformiteit binnen categorie 2 en vergemakkelijkt de handhaving.

Bespreken.

SWOV steunt een leeftijdsgrens van 18 jaar voor de bestuurders van LEVs in categorie 2. Daarnaast zijn er stakeholders (Fietsersbond, Fietsdiensten, Vereniging DOET²), die tegen een minimumleeftijd zijn. Zij zien deze als een vorm van overregulering en vinden het vooral een verantwoordelijkheid van werkgevers. Ook verwacht men dat er in de praktijk weinig bestuurders van dergelijke LEVs jonger dan 18 jaar zullen zijn.

Rij 5. Geen rijbewijsplicht, rijvaardigheidstraining overlaten aan de markt

In de stakeholdersessie is getoetst hoe de deelnemers aankijken tegen een gerichte rijvaardigheidstoets voor het besturen van LEVs uit categorie 2b (personenvervoer). Hieruit kwam naar voren dat een rijvaardigheidstraining wenselijk is, maar heeft een wettelijke plicht niet de voorkeur. In de markt

² branchevereniging (Dutch Organization for Electric Transport)

bestaan al initiatieven voor rijvaardigheidstoetsen, zoals VVCR-Prodrive dat rijvaardigheidstrainingen aanbiedt voor bestuurders van LEVs uit categorie 2b.

Redenering:

- Naast ervaring is leeftijd van invloed op het ongevalsrisico. Daarom wordt gekozen voor een verhoging van de minimumleeftijd (en de wettelijke verankering daarvan).
- Inzet van stakeholders is om de rijvaardigheidstraining over te laten aan de markt. Gerichte rijvaardigheidstrainingen worden al aangeboden.
- Met name in de kinderopvangsector moet de veiligheid van het vervoeren van kinderen wel voldoende zijn geborgd. Daarom wordt voorafgaand aan het directeurenoverleg met de kinderopvangsector en met SZW besproken:
 - o Of zij – net als de andere stakeholders - ook de rijvaardigheidstraining aan de markt willen laten.
 - o Zo ja, hoe zij de veiligheid willen borgen binnen hun sector, waarbij ook de lessen en eerste ervaringen met het convenant worden meegenomen.
- Uit de evaluatie van het convenant moet duidelijk worden of er daadwerkelijk gebruik is gemaakt van de rijvaardigheidstrainingen. Vanwege de geringe aantallen BSO-Bussen die vanaf 1 januari uit de fabriek zijn gekomen en de sluiting van de kinderopvang vanwege COVID-19 is de verwachting dat hier pas eind 2021 meer over bekend is.
- Als eind 2021 zou blijken dat het convenant niet goed wordt nageleefd en de gesprekken met de sector en de markt over de borging van de rijvaardigheid door de markt geen vertrouwen geven, dan kan worden overwogen om een rijbewijsplicht in te voeren (en welk rijbewijs dat dan zou moeten zijn).

Naast de plussen en minnen zoals eerder gedeeld (zie bijlage) is gebleken dat het verplichten van een gerichte rijvaardigheidstraining vanuit de overheid niet snel in te voeren is. Er is nu geen wettelijke grondslag om een dergelijke rijvaardigheidstraining te verplichten. Het zou betekenen dat een nieuwe nationale rijbewijscategorie moet worden ontwikkeld en worden toegevoegd aan het rijbewijsstelsel. Dit zou tot gevolg hebben dat de implementatie van het LEV-kader gefaseerd moet gebeuren. Als het toelatingskader deze zor

Hoe verhoudt dit zich tot de BSOBus tot nu toe? Graag bespreken.

Rij 6. Plaats op de weg

Het advies is om – in combinatie met een maximum breedte van 1,0 m en een maximumconstructiesnelheid van 25 km/u – als uitgangspunt de plaats op de weg van alle LEVs het fietspad te laten zijn. Categorie 1a zit al het fietspad. Categorie 1b sluit qua massa, afmetingen en snelheid daar op aan. Voor categorie 2b wordt vanwege de kwetsbaarheid van de passagiers, het fietspad aangewezen als logische en veilige plaats op de weg.

Voor categorie 2a (goederenvervoer) bestaan zorgen over de plaats op de weg, met name in het hoog stedelijk gebied waar het al (te) druk is op de fietspaden. In kleinere gemeenten is dit niet, of veel minder aan de orde. In de grote steden worden deze zorgen vooral gevoed, doordat veel stakeholders verwachten dat deze categorie qua gebruik een grote ontwikkeling gaat

Dus nergens in voetgangersgebieden? Daar zie ik ze wel....
Ook graag bespreken.

maken. Een opmars die al is ingezet gezien de doelstellingen van diverse decentrale overheden t.a.v. schoon vrachtvervoer in het stedelijk gebied. Samen met RWS/WVL wordt gewerkt aan een variantenstudie voor de plaats op de weg om de effecten op de verkeersveiligheid en andere belangen (zoals doorstroming) uit te werken. De resultaten hiervan verwachten we in het najaar en geven mogelijk aanleiding tot maatwerk voor wegbeheerders.

De Fietzersbond, SWOV en VVN zien het fietspad vooral als geschikte plaats voor LEVs wanneer breedte, snelheid en massa van LEVs ongeveer gelijk zijn aan die van de fiets.

Krachtenveld overige aspecten LEV-kader

Aantal passagiers categorie 1a

De branche waaronder RAI Vereniging, de ANWB en de Fietzersbond pleiten voor maximaal vier passagiers (kinderen) in e-bakfietsen binnen categorie 1a in plaats van twee zoals nu is opgenomen in de outline. Zij vinden dit van belang voor particulieren met meer dan twee kinderen, of vriendjes die mogelijk na school worden opgehaald. Dit is ook mogelijk met een reguliere fiets, al dan niet voorzien van een fietstrailer met kinderzitjes. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is dit ongewenst en bovendien niet in lijn met de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). Teveel massa op fietspad zonder goedkeur van de RDW wordt als een te groot risico beschouwd. Vervoer van meer dan twee kinderen blijft mogelijk. Binnen categorie 2 is het mogelijk maximaal acht passagiers te vervoeren. SWOV steunt de lijn dat in een e-bakfiets met plaats voor meer dan twee passagiers een goedkeur van de RDW nodig is.

Weerstand op goedkeur voor categorie 1b

De branche (fabrikanten en importeurs) en de ANWB vragen om een goedkeur door de RDW voor categorie 1b. Zij maken zich geen zorgen over de veiligheid van de voertuigen als deze zonder goedkeur op de weg komen. Net als voor elektrische fietsen zijn zij van mening dat de verantwoordelijkheid bij de fabrikant kan liggen en dus via zelfcertificering op de weg komen. Zij hebben zorgen over de strenge eisen, de kosten en de doorlooptijden van de keuring door de RDW. Vanuit JenV zijn juist zorgen geuit over de technische staat van elektrische fietsen en elektrische steps die zij op straat tegenkomen en wordt goedkeur oarmmd. Door goedkeur te eisen voor deze categorie wordt recht gedaan aan de aanbevelingen van de OvV en het advies van RDW opgevolgd. RDW heeft aangegeven na een paar jaar te evalueren en mogelijk de goedkeureisen los te laten. De Europese Commissie is aan het verkennen hoe deze voertuigen een plaats kunnen krijgen in Europese Verordeningen.

Vervolgproces

- In mei en juni wordt gewerkt aan de verdere invulling van de openstaande punten uit het LEV-kader, waaronder de set aan technische eisen.
- Op 1 juni is het commissiedebat Verkeersveiligheid. De kamerbrief r daarin de outline van het LEV-kader is geagendeerd voor dit overleg.
- Medio juni vindt een directeurenoverleg plaats waar de besluiten uit deze beslisnota worden besproken.
- Eind juni wordt het definitieve toelatingskader LEV aan u voorgelegd met de ambitie dit voor het zomerreces naar de Kamer te sturen.
- Intussen wordt in beeld gebracht wat de gevolgen van het LEV-kader zijn op bestaande toegelaten voertuigen aan de hand van een impactanalyse.

De impactanalyse is eind juni gereed en wordt benut bij het opstellen van een overgangsregeling.

- Op basis van het definitieve kader zal de regelgeving aangepast gaan worden. Naar verwachting is de datum van inwerkingtreding op zijn vroegst medio 2022.

persoonlijke gegevens



Bijlage – Outline en eerdere onderbouwing

Voor de volledigheid is hieronder de infographic van de outline van het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen opgenomen met daarbij de eerdere onderbouwing³.

Outline toelatingskader lichte elektrische voertuigen

	Categorie 1a	Categorie 1b	Categorie 2a	Categorie 2b
	e-(bak)fiets volledige trapondersteuning < 55 kg	alle andere LEVs dan 1a < 55kg	goederenvervoer > 55kg	personenvervoer > 55kg
Wijze van toelating en toezicht				
Toelatings-regime	Zelfcertificering	Goedkeuring	Goedkeuring	Goedkeuring
Toezicht-regime	Op de markt	Op de fabricage	Op de fabricage	Op de fabricage
Uitgangspunten	EU Machinerichtlijn / EN 15194	EU 168-2013 / Bijz. Bromf. / EN 17128 / Duitse norm + integrale risicobeoordeling	EU 168-2013 / Bijz. Bromf. + integrale risicobeoordeling	EU 168-2013 / Bijz. Bromf. + integrale risicobeoordeling
Eisen voor toelating tot de weg				
Max. afmetingen LxBxH	≥ 2 wielen: 3 x 0,75 x 2 m > 2 wielen: 3 x 1 x 2 m	Voorjaar 2021	3 x 1 x 2 m	3 x 1 x 2 m
Max. constr. snelheid	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u
Toegestane max. massa	Max. rijklaar < 55kg, TMM 200 kg	Max. rijklaar < 55kg, TMM 140kg	Max. rijklaar 270kg of 425kg bij 4 of meer wielen, TMM 565kg	Max. rijklaar 270kg of 425kg bij 4 of meer wielen, TMM 565kg
Vermogen	< 250 W	Voorjaar 2021	Trapondersteuning: < 250W, Geen trapondersteuning, Voorjaar 2021	Voorjaar 2021
Aantal personen	1 bestuurder, max 2 passagiers	1 bestuurder	1 bestuurder	1 bestuurder, max. 8 passagiers
Eisen voor gebruik op de weg				
Kenteken	Geen kenteken	Kenteken	Kenteken	Kenteken
Verzekering	AVP / AVB	WAM	WAM	WAM
Helm	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021
Rijbewijs	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021
Minimum leeftijd	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021

Maximumconstructiesnelheid op 25 km/u voor alle LEVs, geen lagere snelheid (20 km/u) voor LEVs zonder trapondersteuning:

- + Soortgelijke voertuigen worden gelijk behandeld worden. Via het toelatingsproces wordt in principe een veilige maximumsnelheid afgedwongen. Zo heeft de BSO-Bus een maximumconstructiesnelheid van 17,2 km/u. Hoewel, dit minder 'waterdicht' is dan het stellen van een objectieve grens. De risico-inventarisatie die onderdeel uitmaakt van de toelatingsprocedure wordt door experts gedaan en blijft daardoor subjectief. Het biedt nog steeds ruimte aan fabrikanten om LEVs tot 25 km/u te ontwikkelen.
- + Voor de huidige bijzondere bromfietsen geldt nu een maximumsnelheid van 25 km/u.
- + Richting (weg)gebruikers en fabrikanten is dit een eenduidige boodschap.
- + In België, Frankrijk en Oostenrijk geldt voor e-steps een maximumconstructiesnelheid van 25 km/u.

³ Rondzendmap-2021/3363

- Hoe lager de gereden snelheid, hoe veiliger het over het algemeen is om deel te nemen aan het verkeer.
- Sluit minder goed aan bij snelheden van de grootste groepen gebruikers van het fietspad. De gewone fiets (21 miljoen) heeft een gemiddelde snelheid van 16-18 km/u en de elektrische fiets (2 miljoen) heeft een gemiddelde snelheid van 19 km/u.
- In Duitsland, Zweden en Italië geldt voor e-steps een maximumsnelheid van 20 km/u.

Helm verplicht stellen

- + Een helm kan bij een ongeval het risico op hersenletsel verkleinen.
- Voor snorfietsers komt er een helmplicht als gevolg van een motie van de Kamer. Volgens de Kamer is een helmplicht voor snorfietsers geen aanleiding om een helmplicht voor elektrische fietsen in te stellen.
- Het dragen van een helm zorgt niet voor minder ongevallen.
- Het dragen van een helm is voor de eigen veiligheid (niet voor de veiligheid van medeweggebruikers) en dat is een eigen verantwoordelijkheid van de bestuurder van het voertuig.
- Ook in de door TNO onderzochte landen bestaat geen helmplicht voor het besturen van een LEV: in Duitsland, België, Frankrijk, Oostenrijk, Spanje, Zwitserland, Italië, Zweden, geldt geen helmplicht voor LEVs. Alleen in Zweden wel bij een leeftijd < 15 jaar en in de gemeente Madrid wel bij een leeftijd < 16 jaar. In sommige landen gaat het wel gepaard met een max. constructiesnelheid van 20 km/u (i.p.v. 25 km/u).
- In andere EU landen geldt wel een helmplicht voor het besturen van een snorfiets. Het risico bij een snorfiets is hetzelfde als bij bromfietsen (hetzelfde risicoprofiel).
- Geen helmplicht voor LEVs is ook conform de huidige Nederlandse toelatingsregelgeving voor bijzondere bromfietsen. Het uitgangspunt van het LEV-toelatingskader is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande toelatingskaders.
- Een helmplicht stuit op weerstand bij stakeholders.
- Het verplicht moeten aanschaffen van een helm kost de burger geld.
- In sommige gevallen is het fysiek niet mogelijk om een helm te dragen. Deze mensen worden door een helmplicht ingeperkt in hun mobiliteit.
- Helmplicht voor bestuurders van elektrische fietsen weerhoudt een deel van de mensen van bewegen. De gezondheidswinst weegt op tegen het risico op een ongeval.

Rijbewijs verplicht stellen

- + Een rijbewijs kan de rijvaardigheid en de kennis van de verkeersregels bij het besturen van een LEV ten goede komen.
- In de door TNO onderzochte landen bestaat geen rijbewijsplicht voor het besturen van een LEV: in Duitsland, België, Frankrijk, Oostenrijk, Spanje, Zwitserland, Italië, Zweden, Finland, Noorwegen is hiervoor geen rijbewijs nodig. Alleen in Zwitserland wel bij een leeftijd van 14 tot 16 jaar en in Italië wel bij een leeftijd van 14 tot 18 jaar.
- Er is geen EU rijbewijs dat is toegesneden op het besturen van (de verschillende categorieën) LEVs.
- Geen rijbewijsplicht is ook conform de huidige Nederlandse toelatingsregelgeving voor bijzondere bromfietsen. Het uitgangspunt van

het LEV-kader is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande kaders. Bestuurders van een BSO-bus moeten wel aantoonbaar een gerichte rijvaardigheidstraining met goed gevolg hebben afgerond (convenant). De bestuurder is hiervoor verantwoordelijk.

- Er zijn onvoldoende harde ongevallencijfers over LEVs beschikbaar die een wijziging m.b.t. rijbewijsplicht rechtvaardigen.
- Het verplichten van een rijbewijs voor het besturen van een LEV wordt door vrijwel alle stakeholders gezien als een te strenge eis. De rijbewijsplicht stuit op weerstand bij stakeholders.

Minimumleeftijd

- + Het stellen van een minimumleeftijd verkleint het risico dat personen die relatief onervaren zijn in het verkeer (en bij cat. 2b met de verantwoordelijkheid voor meerdere kinderen) het voertuig besturen.
- + In de door TNO onderzochte landen bestaat een minimumleeftijd voor het besturen van een LEV m.u.v. een elektrische fiets. Deze zijn: Duitsland 14 jaar, België 16 jaar, Frankrijk 12 jaar, Oostenrijk 12 jaar (of 10 jaar indien in bezit van fietsrijbewijs en begeleid door iemand > 16 jaar), Zwitserland 16 jaar (of 14 jaar indien in bezit van rijbewijs M), in Madrid 15 jaar, Italië 18 jaar (in sommige gemeenten 16 jaar; indien in bezit van rijbewijs AM 14 jaar).
- + Momenteel geldt in Nederland een minimumleeftijd van 16 jaar voor de bestuurders van bijzondere bromfietsen (en voor de BSO-bus geldt een minimumleeftijd van 18 jaar cf convenant). Het uitgangspunt van het LEV-toelatingskader is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande toelatingskaders.
- + Het hanteren van een minimumleeftijd heeft draagvlak bij de stakeholders.
- + Als het niet gewenst is het niveau van verkeersveiligheid te verlagen t.o.v. de huidige situatie, dan ligt het niet in de rede om de huidige minimumleeftijden te verlagen of af te schaffen.
- Een minimumleeftijd kan degenen die onder de minimumleeftijd zitten, beperken in hun mobiliteit (minder keuzevrijheid in vervoermiddel).



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveilighe d
Verkeersveilighe d

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

persoonlijke gegevens

beslisnota

Voorlopige keuzes en voortgang toelatingskader LEVs

Datum

12 maart 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/61285

Bijlage(n)

2

Inleiding

Op 14 december jl. heeft u de Tweede Kamer de outline van het toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) gestuurd. Vóór het zomerreces dient het complete kader beleidsmatig gereed te zijn. Uw instemming wordt gevraagd met een aantal voorgestelde keuzes onder voorbehoud van toetsing bij stakeholders over de maximumconstructiesnelheid en de gebruikerseisen. In de outline heeft u aangegeven uit te gaan van een maximum constructiesnelheid van 25 km/u voor alle LEVs. Op basis van voortschrijdend inzicht is de vraag of u openstaat voor het verkennen van draagvlak voor een verlaging naar 20 km/u voor LEVs zonder trapondersteuning, omdat dit beter aansluit bij de snelheden van het overige verkeer en daarmee bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Intussen zijn ook stappen gezet m.b.t. de gebruikerseisen. Deze eisen maakten geen deel uit van de eerdere outline. Het eerste voorstel hiervoor wordt in deze nota aan u voorgelegd.

Uiterlijk eind mei wordt u gevraagd in te stemmen met een definitief besluit over het toelatingskader voor LEVs. Het proces tot aan het zomerreces is geschetst aan het eind van deze nota. De infographic van de outline, de voortgang m.b.t. de technische eisen en de plaats op de weg staan in bijlage B1.

Geadviseerd besluit

Instemmen met voorgestelde keuzes (zie p.2 voor schematische weergave):

- verlaging van de maximum constructiesnelheid voor LEVs zonder volledige trapondersteuning van 25 km/u (uitgangspunt outline LEV) naar 20 km/u.
- minimumleeftijd voor het besturen van een grote en zware LEVs > 55 kg voor goederen- en personenvervoer van resp. 16 en 18 jaar.
- verplichten van een rijvaardigheidstraining voor het besturen van een LEV voor personenvervoer.
- geen rijbewijsplicht en geen helmplicht voor het besturen van een LEV. en spoedig laten toetsen bij stakeholders.

Beslistermijn

Uiterlijk 31 maart. Stakeholders worden uitgenodigd voor een bijeenkomst in de week van 12 april. De verzamelbrief van 14 december is geagendeerd voor het AO Verkeersveiligheid van 20 mei.

Voorgestelde keuzes m.b.t. het LEV-kader

Categorie	1. Max. constructiesnelheid	2. Minimumleeftijd	3. Helm	4. Rijbewijs
1a: e-(bak)fiets met trapondersteuning* < 55 kg	25 km/u	Nee	Nee	Nee
1b: alle andere LEVs dan 1a < 55 kg zonder trapondersteuning*	20 km/u (NIEUW**)	16 jaar (evt 14 jaar bij max. snelheid 20 km/u NIEUW**)	Nee	Nee
2a: goederenvervoer > 55 kg	Trapondersteuning: 25 km/u	16 jaar (NIEUW***)	Nee	Nee
	Geen trapondersteuning: 20 km/u (NIEUW**)			
2b: personenvervoer tot max 8 passagiers > 55 kg	Trapondersteuning: 25 km/u	18 jaar (NIEUW***)	Nee	Rijvaardigheids-training (NIEUW)***
	Geen trapondersteuning: 20 km/u (NIEUW**)			

*met trapondersteuning wordt bedoeld dat een LEV alleen vooruit komt als er getrapt wordt. Zonder of geen trapondersteuning betekent dat een LEV ook vooruit komt zonder trappen.

**t.o.v. de outline is dit een verlaging van de maximumconstructiesnelheid voor LEVs van 25 naar 20 km/u.

***t.o.v. de huidige beleidsregel Bijzondere Bromfietsen. Voor het besturen van een BSO-bus geldt nu een rijvaardigheidstraining en een minimumleeftijd van 18 jaar via een convenant en niet via regelgeving.

Onderstaand worden de kolommen uit de tabel nader toegelicht.

Kolom 1: Maximumconstructiesnelheid

De diversiteit op het fietspad en het fiets-/bromfietspad is groot. Grofweg zijn er nu drie groepen: (elektrische (bak-))fietsen, snorfietsen en bromfietsen. In aantallen is de grove verdeling respectievelijk 23 miljoen, 880.000 en 500.000. Het risico op een ongeval met de fiets is lager dan met een snor- en bromfiets. Dit pleit ervoor het (snelheids)gedrag van bestuurders van een LEV aan te laten sluiten bij die van fietsers (lagere snelheid en minder inhaalmanoeuvres). Voor de voertuigeisen aan LEVs betekent dit dan een gering motorvermogen, een laag acceleratievermogen (niet snel optrekken) en een gemiddelde snelheid van rond de 20 km/u. In afwijking van de outline waarin voor alle LEVs wordt uitgegaan van een maximumconstructiesnelheid van 25 km/u, is daarom nu de gedachte voor alle LEVs zonder volledige trapondersteuning een maximumconstructiesnelheid van 20 km/u toe te staan.

Redenering voor onderscheid snelheid met volledige trapondersteuning (25 km/u) en zonder trapondersteuning (20 km/u)

- Het meest zwaarwegende argument is vanuit verkeersveiligheidsperspectief. Dit onderscheid maakt dat de snelheden aansluiten bij de grootste groepen gebruikers van het fietspad. De gewone fiets (21 miljoen)

heeft een gemiddelde snelheid van 16-18 km/u en de elektrische fiets (2 miljoen) heeft een gemiddelde snelheid van 19 km/u.¹

(weg)gebruikers en fabrikanten is dit een eenduidige boodschap. **Maar de maximumsnelheid is toch 25km/u ?**

- In Duitsland, Zweden en Italië geldt voor e-steps al een maximumsnelheid van 20 km/u.
- De keuze stimuleert indirect het gebruik van LEVs waarbij meegetrapt moet worden. Dat maakt deze keuze vanuit gezondheidsperspectief interessant.
- Mensen die graag zonder meetrappen harder willen rijden hebben alternatieven voor zowel individueel vervoer ((elektrische) snor- en bromfiets) als voor goederenvervoer (picnic-karretjes, PostNL-vrachtfiets).

Het meest relevante tegenargument is dat soortgelijke voertuigen niet gelijk behandeld worden. Er wordt gedifferentieerd op type aandrijving (trappen of niet trappen), terwijl via het toelatingsproces in principe een veilige maximumsnelheid afgedwongen kan worden. Zo heeft de BSO-Bus een maximumconstructiesnelheid van 17,2 km/u. Hoewel, dit minder 'waterdicht' is dan het stellen van een objectieve grens. De risico-inventarisatie die onderdeel uitmaakt van de toelatingsprocedure wordt door experts gedaan en blijft daardoor subjectief. Het biedt nog steeds ruimte aan fabrikanten om LEVs tot 25 km/u te ontwikkelen. Vanuit innovatieperspectief kan de verlaging gezien worden als een rem op het gebruik van LEVs zonder trapondersteuning. Voor de huidige bijzondere bromfietsen geldt nu een maximumsnelheid van 25 km/u. (Voor de toegelaten bijzondere bromfietsen blijft de snelheid 25 km/u. Voor nieuw te produceren voertuigen wordt het bijgesteld naar 20 km/u.) De wijze van toelating (goedkeur) voor dit soort voertuigen wordt door veel stakeholders al als zwaar ervaren. Het verlagen van de maximumconstructiesnelheid kan gezien worden als het (verder) ontmoedigen van het gebruik van dit soort voertuigen.

Gevraagd besluit: **instemmen met het bijstellen van de maximumconstructiesnelheid voor LEVs zonder trapondersteuning van 25 km/u naar 20 km/u en deze keuze te toetsen bij stakeholders, zodat u daarna hierover een definitief besluit kunt nemen.** **Dat gaat me te ver. Onderzoeken en consulteren lijkt mij voldoende**

Gebruikerseisen: helm, rijbewijs, minimumleeftijd

In de brief van 14 december is aangegeven dat de TU Delft is gevraagd onderzoek te doen naar de ongevallencijfers van LEVs. De gedachte was om op basis hiervan de risicoprofielen per categorie LEV op te stellen en vervolgens eventuele gebruikerseisen op te stellen. Het onderzoek naar de ongevallencijfers van LEVs is inmiddels afgerond. De belangrijkste conclusie is dat het op basis van de huidige ongevallencijfers onmogelijk is om risicoprofielen op te stellen voor de verschillende typen LEVs. Dit komt omdat er onvoldoende harde ongevallencijfers zijn. Het onderzoeksrapport is opgenomen als bijlage bij deze nota en wordt vóór het AO Verkeersveiligheid met de Kamer gedeeld.

Om toch te komen tot een set van gebruikerseisen, is gebruik gemaakt van een reeks informatiebronnen zoals onderzoeksrapporten en stakeholderconsultaties. Hieruit zijn plussen en minnen naar voren gekomen (zie bijlage B2). Op basis hiervan is het voorstel eisen te stellen aan de minimumleeftijd en voor personenvervoer ook een rijvaardigheidstraining wettelijk verplicht te stellen, maar geen helmplicht of rijbewijsplicht op te

¹ Den Brinker, B., P. Schepers (2018). Bouwstenen voor een comfortabel en vergevingsgezind fietspad. Stichting SILVUR, VU en Rijkswaterstaat. In opdracht van CROW-Fietsberaad.

nemen. Voor de huidige bijzondere bromfietsen geldt nu alleen een minimumleeftijd van 16 jaar m.u.v. de BSO-Bus waarvoor de kinderopvangsector een convenant heeft gesloten met IenW.

Kolom 2: Minimumleeftijd

Categorie 1a (geen minimumleeftijd):

Het voorstel is om voor de kleine en lichte LEVs < 55 kg met trapondersteuning, de e-(bak)fietsen, geen minimumleeftijdseis te stellen. Dit is in lijn met de huidige praktijk. Er zijn geen aanwijzingen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid die een minimumleeftijd rechtvaardigen. Andere EU-landen stellen ook geen leeftijdseis bij dit soort LEVs.

Categorie 1b (16 jaar en evt. 14 jaar bij max 20 km/u):

Voor de kleine en lichte LEVs < 55 kg zonder trapondersteuning (zoals e-step) is het voorstel de minimumleeftijd op 16 jaar te houden uitgaande van een maximum constructiesnelheid van 25 km/u zoals opgenomen in de outline van het LEV-kader. Dit is in lijn met het huidige kader voor bijzondere bromfietsen. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is er nu geen aanleiding dit te veranderen tenzij u instemt met een nadere verkenning naar een verlaging van de maximum constructiesnelheid zoals hierboven is geschetst. Een lagere maximum constructiesnelheid biedt mogelijk ruimte voor een verlaging van de minimumleeftijd van 16 naar 14 jaar.

Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is dit interessant als onderbouwd kan worden dat minder jongeren vanaf 16 jaar overstappen op een snor- of bromfiets. Deze voertuigen kennen een hoger risicoprofiel dan een (e-)fiets. Het verlagen van de leeftijdsgrens compenseert mogelijk het gevoel van te strenge toelatingseisen voor dit soort LEVs en de rem op het gebruik. Vanuit gezondheidsperspectief is de leeftijdsverlaging mogelijk minder aantrekkelijk: jongeren van 14 en 15 jaar bewegen dan minder. Een minimumleeftijd lager dan 14 jaar is, afgezien van de verkeersveiligheidsrisico's, lastig te handhaven door de legitimatieplicht vanaf 14 jaar. In Duitsland is de minimumleeftijd gesteld op 14 jaar in combinatie met een maximum constructiesnelheid van 20 km/u.

Mocht u een verlaging van de maximum constructiesnelheid naar 20 km/u overwegen, dan is het voorstel om met experts de effecten zo goed mogelijk in te schatten en vervolgens af te stemmen met stakeholders. Op basis daarvan volgt een verzoek aan u voor een definitief besluit.

Categorie 2a (16 jaar):

Voor de grote en zware LEVs > 55 kg voor goederenvervoer (zoals grote e-bakfietsen) is het voorstel de minimumleeftijd op 16 jaar te zetten.

Voor de grotere e-bakfietsen is dit nieuw. Daar geldt nu geen minimumleeftijd voor. Voor deze LEVs wordt een minimumleeftijd ingevoerd vanwege de verantwoordelijkheid voor medeweggebruikers en voor veilig vervoer van zware lading.

Categorie 2b (18 jaar):

Voor de grote en zware LEVs voor personenvervoer zoals de BSO-Bus wordt voorgesteld de minimumleeftijd te verhogen van 16 naar 18 jaar. Het besturen van een LEV voor personenvervoer brengt namelijk een grotere verantwoordelijkheid met zich mee. In de praktijk geldt de minimumleeftijd van 18 jaar al voor de BSO-bus via het convenant.

De verwachting is dat deze minimumleeftijdeisen per LEV-categorie kunnen rekenen op draagvlak bij de stakeholders.

Kolom 3: Geen helmplicht

De voertuigeisen worden zodanig gekozen dat de verwachting is dat de voertuigen fietsachtig gedrag vertonen en daardoor een lager risicoprofiel hebben dan een snor- en bromfiets. Het voorstel is om het dragen van een helm niet verplicht te stellen. Dit is conform de huidige situatie voor bijzondere bromfietsen, dus geen wijziging op dit punt.

Een belangrijk voordeel van een helm is dat deze bij een ongeval het risico op hersenletsel kan verkleinen. Toch stuit een helmplicht op weerstand bij stakeholders. Redenen die genoemd worden zijn vergelijkbaar met de argumenten die op tafel zijn gekomen bij de discussie helmplicht snorfiets:

- Helm is niet gewild vanwege kosten, kapsel, fysieke beperkingen, etc;
- Voor fietsers geldt geen helmplicht en een LEV lijkt meer op een fiets dan een brom- of snorfiets;
- Het dragen van een helm zorgt niet voor minder ongevallen;
- Het dragen van een helm is voor de eigen veiligheid (niet voor de veiligheid van medeweggebruikers) en daarmee een eigen verantwoordelijkheid.

Daarnaast blijkt in de door TNO onderzochte landen geen helmplicht te bestaan voor volwassenen voor het besturen van een LEV: Duitsland, België, Frankrijk, Oostenrijk, Spanje, Zwitserland, Italië, Zweden. In sommige landen zoals Duitsland gaat het wel gepaard met een max. constructiesnelheid van 20 km/u i.p.v. 25 km/u.

Kolom 4: Geen rijbewijsplicht, wel rijvaardigheid voor personenvervoer

Vanwege het fietsachtige gedrag van LEVs en het lagere risicoprofiel van elektrische fietsen t.o.v. brom- en snorfietsen, is het voorstel geen rijbewijseis te stellen. Dit is conform de huidige situatie voor bijzondere bromfietsen, dus geen wijziging op dit punt. Voor de BSO-bus geldt momenteel wel (via convenant) dat de bestuurders van de BSO-bus aantoonbaar een gerichte rijvaardigheidstraining met goed gevolg moeten hebben afgerond. Het voorstel is om dit in regelgeving vast te leggen en dan ook gaat gelden voor de grote elektrische bakfietsen voor personenvervoer. Deze voertuigen zijn functioneel immers soortgelijk aan de BSO-bus en vallen in dezelfde categorie. In het verleden is wel eens sprake geweest van het invoeren van een rijbewijs B voor LEVs voor personenvervoer. Deze gedachte is hiermee verlaten.

Een voordeel van een rijbewijs is dat dit in enige mate de rijvaardigheid en in elk geval de kennis van de verkeersregels bij het besturen van een LEV ten goede kan komen. Daar staat een aantal nadelen tegenover, zoals:

- In de door TNO onderzochte landen bestaat voor volwassenen geen rijbewijsplicht voor het besturen van een LEV: Duitsland, België, Frankrijk, Oostenrijk, Spanje, Zwitserland, Italië, Zweden, Finland, Noorwegen.
- Geen rijbewijsplicht is conform de huidige Nederlandse toelatingsregelgeving voor bijzondere bromfietsen. Het uitgangspunt van het LEV-kader is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande kaders.
- Het verplichten van een rijbewijs wordt door vrijwel alle stakeholders gezien als een te strenge eis voor lichte elektrische voertuigen.

In de bijlage B2 is een compleet overzicht van de voor- en nadelen opgenomen die tot dit voorstel hebben geleid. Bij dit voorstel is ervan uitgegaan dat de maximumconstructiesnelheid 25 km/u is en de plaats op de weg het fietspad. Als aan deze knoppen wordt gedraaid, dan kan dat gevolgen hebben voor de gebruikerseisen.

Gevraagd besluit: instemmen met de voorgestelde gebruikerseisen en ermee instemmen deze keuzes te laten toetsen bij stakeholders, zodat u daarna hierover een definitief besluit kunt nemen.

Het geheel meer open voorleggen.

Vervolgproces

Tot aan het zomerreces wordt het volgende proces voorzien:

- 15 april: Stakeholderbijeenkomst om voorlopige keuzes te toetsen
- begin mei: Voortgang LEV in verzamelbrief AO Verkeersveiligheid
- 20 mei: AO Verkeersveiligheid met outline LEV op de agenda
- Na 20 mei: Uw besluit op de open punten uit de outline
- 3 of 10 juni: Stakeholderbijeenkomst op directieureniveau
- 1^e week juli: Verzending LEV-kader naar Kamer (9 juli start zomerreces)

persoonlijke gegevens