



TER BESLISSING

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/184504

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn

12 december 2023

Bijlage(n)

5

Aan

Minister IenW

nota

Kamerbrief Stand van zaken LEV-kader

Aanleiding

De Tweede Kamer is toegezegd jaarlijks geïnformeerd te worden over de ontwikkelingen van het Lichte Elektrische Voertuigen (LEV)-kader. Ook zijn er naar aanleiding van toezeggingen aan de Kamer twee verkenningen uitgevoerd naar de rijvaardigheid van LEVs en de toelating van LEVs zonder stuur. Op de uitkomsten van deze twee verkenningen is een besluit nodig. De besluiten en de voortgang van het LEV-kader worden in een brief voor het einde van het jaar naar de Tweede Kamer gestuurd (bijlage 02).

Geadviseerd besluit

1. Akkoord te gaan met de bijgevoegde conceptbrief aan de Tweede Kamer;
2. Akkoord te gaan met het uitwerken van een leerplan voor categorie 2 LEVs om de rijvaardigheid te bevorderen;
3. Akkoord te gaan met het voorstel om geen acties te ondernemen om LEVs zonder stuur een plek te geven binnen het LEV-kader.

Kernpunten

Stand van zaken implementatie LEV-kader

De gewijzigde Wegenverkeerswet 1994 en de Regeling voertuigen t.b.v. RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie zijn gepubliceerd en treden per 1 januari 2024 in werking.

De Ministerraad is akkoord gegaan met het Besluit kentekening bijzondere bromfietsen en het voorstel ligt nu in de Eerste en Tweede Kamer t.b.v. de voorhangprocedure. Inwerkingtreding van de kentekening is beoogd per 1 juli 2024. Dit is wel afhankelijk van de voortgang van de voorhangprocedure en de behandeling door de Raad van State. Bovendien moeten ook verschillende ministeriële regelingen worden aangepast.

Voorzien wordt dat de AMvB's t.b.v. het LEV-kader in de tweede helft van 2024 in het kader van de voorhangprocedure naar de Eerste en Tweede Kamer kunnen worden gestuurd. Dit is later dan was voorzien. De behandeling van het wetsvoorstel door de Tweede en Eerste Kamer heeft meer capaciteit en tijd gevergd dan was voorzien. Dit heeft er, in combinatie met beperkte personele bezetting, toe geleid dat de nagestreefde planning niet kan worden gehaald.

Wat betreft het vraagstuk van de plaats op de weg wordt, conform de motie van het Kamerlid Koerhuis, momenteel onderzocht hoe in het LEV-kader gemeenten lokaal maatwerk, of een lokaal verbod voor lichte elektrische voertuigen kunnen invoeren.

Motie-Van Langen-Visbeek (BBB): breedte LEVs

De Eerste Kamer heeft verzocht de voorgestelde voertuigbreedte te wijzigen naar 1,2 meter (breedte binnen het LEV-kader is 1 meter). In de tweede overweging worden rolstoelfietsen en e-duofietsen genoemd. Zoals u tijdens het plenaire debat heeft aangegeven is het niet beoogd om deze voertuigen onder het LEV-kader te laten vallen en wordt dit verzoek meegenomen in het gehandicaptenvoertuigenkader. De contouren van het kader worden in Q1 gedeeld met de Tweede Kamer.

Uitkomsten verkenning rijvaardigheid categorie 2 LEVs

De Kamer is reeds eerder geïnformeerd over het eerste deel van de verkenning (bijlage 03), waarin een vergelijking is gemaakt tussen de competenties die nodig zijn voor het besturen van een AM-voertuig (brom/snorfiets) en van een categorie 2 LEV (zwarte e-bakfietsen). In het tweede deel van de verkenning (bijlage 04) is gefocust op de huidige trainingen en de mogelijkheid om via een landelijk uniform leerplan hier verbeteringen en meer uniformiteit in te bereiken. Het voorstel is met de betrokken opleidingsinstituten en branches de kaders voor een uniform leerplan nader uit te werken. Het idee hierachter is dat met een kwalitatief goede training die beantwoordt aan een aantal uniforme leerdoelen, de rijvaardigheid van bestuurders van categorie 2 LEVs kan worden verbeterd, waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Dit in aanvulling op de rijbewijs AM verplichting.

Uitkomsten verkenning LEVs zonder stuur

In deze verkenning (bijlage 05 en 06) stond de vraag centraal of LEVs zonder stuur (balansvoertuigen) veilig zijn toe te laten wanneer er specifieke eisen worden gesteld aan de techniek en gebruiker en of de inpassing in het huidige verkeer mogelijk is.

Het voorstel is om geen acties te ondernemen om de LEVs zonder stuur een plek te geven binnen het LEV-kader. Dit betekent dat de LEVs zonder stuur in Nederland niet toegelaten blijven tot de weg. Hiermee volgen we de lijn van Duitsland. De argumenten hiervoor zijn kort samengevat:

1. De verwachting is dat er een aanzienlijke beleidsinspanning nodig is om de door TNO in beeld gebrachte risico's die samenhangen met het gebruik van LEVs zonder stuur op de openbare weg te mitigeren.
2. Er blijven een aantal risico's over die niet of moeilijk met aanvullende maatregelen te adresseren zijn, zoals de mogelijk beperkte zichtbaarheid van het voertuig met berijder, het risico op uitvallen van de zelf-balancerende functie en de invloed van weersomstandigheden en oneffenheden in het wegdek.
3. De diversiteit op het fietspad zal met het toelaten van LEVs zonder stuur gaan toenemen. Onzeker is hoe dit de interactie met andere voertuigen op het fietspad gaat beïnvloeden.
4. De toegevoegde waarde van toelating van LEVs zonder stuur voor het mobiliteitssysteem als geheel is beperkt.

Krachtenveld

Verkenning rijvaardigheid categorie 2 LEVs

Bij de experts en praktijkdeskundigen uit de branche is grote overeenstemming over nut en noodzaak van een uniform leerplan voor LEV categorie 2. De landelijke aanbieders van de LEV categorie 2 trainingen staan hier overwegend

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/184504

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister IenW

Bijlage(n)

5

positief tegenover. De transportbranche ziet veel voordelen van een uniform leerplan. Wel vindt men het belangrijk om de vrijheid als ondernemer te behouden om maatwerk in hun trainingen te behouden.

Verkenning LEVs zonder stuur

Ambtelijke vertegenwoordigers van de vier grote gemeenten (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag), SWOV, ANWB, Fietzersbond en VVN hebben positief gereageerd op een ambtelijk voorstel om de LEVs zonder stuur niet in te passen binnen het LEV-kader. Voorafgaand aan de toezending van de brief aan de Kamer wordt de belangenvereniging Legaal Rijden op de hoogte gebracht over het besluit (18 december).

Toelichting

Internationale/Europese context

De LEVs zonder stuur vallen buiten de scope van de Verordening (EU) 168/2013 voor twee- en driewielige voertuigen en vierwielers. Zij zijn enkel onderworpen aan de eisen van de Machinerichtlijn. In een aantal lidstaten zijn deze voertuigen toegelaten. Het staat Nederland als lidstaat vrij hierin een andere koers te varen.

Politieke context

De verkenningen zijn aangekondigd in de brief aan de Kamer van 13 juli 2021 over het LEV-kader. In de brieven van 15 april 2022 en van 22 november 2022 is de Kamer geïnformeerd over de voortgang.

Financiële/juridische overwegingen

Momenteel gaat het Nederlandse juridische stelsel voor het waarborgen van rijvaardigheid uit van een examensysteem. Vooralsnog wordt niet de mogelijkheid van een wettelijk verplichte training voor categorie 2 LEVs overwogen.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Voor de LEVs zonder stuur is, behalve het geven van voorlichting, geen actie vanuit de overheid nodig omdat in het voorstel de status quo wordt gehandhaafd. De maatschappelijke impact van het besluit wordt, gezien het beperkte aantal gebruikers en de bescheiden functie die deze voertuigen hebben in het mobiliteitssysteem (last mile), als gering ingeschat.

Communicatie

De directie Communicatie bereidt zich voor op mogelijke vragen vanuit de pers.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volg-nummer	Naam	Informatie
1	02 Kamerbrief - Stand van zaken LEV-kader	Zie hiervoor de kernpunten in deze nota

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/184504

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister IenW

Bijlage(n)

5

2	03 Verkenning rijvaardigheid LEV categorie 2, Rijkswaterstaat WVL (oktober 2022)	Vergelijking tussen de competenties die nodig zijn voor het besturen van een AM-voertuig en van een categorie
3	04 Verkenning uniform leerplan LEV categorie 2, NiBo Toetsen & Leren i.o.v. Rijkswaterstaat WVL (juni 2023)	Onderzoek naar bestaande trainingen voor cat. 2 LEVs. Op basis van competenties uit deel 1 van de verkenning zijn landelijke leerdoelen opgesteld
4	05 Verslag Expertbijeenkomst LEVs zonder stuur, Tridée (september 2022)	Verslag van een op 21 juni 2022 gehouden expertbijeenkomst over LEVs zonder stuur
5	06 Risico-inventarisatie Lichte Elektrische Voertuigen zonder stuur, TNO (april 2023)	Kwalitatief onderzoek naar de risico's van LEVs zonder stuur voor de verkeersveiligheid

Datum

1 december 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/184504

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

Minister IenW

Bijlage(n)

5

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
23-6-2021	LEV-kader: rijbewijs, eenwielers en impactanalyse	Advies over starten verkenningen rijvaardigheid cat. 2 LEVs en of LEVs zonder stuur categorie veilig zijn toe te laten wanneer er specifieke eisen worden gesteld aan de techniek en de gebruiker.



Minister

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Persoonsgegevens



Datum

23 juni 2021

Kenmerk

IenW/BSK-2021/183506

Bijlage(n)

1

beslisnota

LEV-kader: rijbewijs, eenwieler en impactanalyse

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 eenwieler 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.
- Eenwieler 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

geïnformeerd over het kader en uitgenodigd voor een gesprek (ambtelijk) over de implementatie van het LEV-kader en de overgangstermijn.

In het directeurenoverleg van 29 juni is expliciet gevraagd aan stakeholders 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 weggrijden. 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 maatwerkmogelijkheden. 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.

Persoonsgegevens



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 / Bijl. Bromf. / EN 17128 / Duits norm + integrale nascheiding	EU 168-2013 / Bijl. Bromf. + integrale nascheiding	EU 168-2013 / Bijl. Bromf. + integrale nascheiding
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 < 55 kg, TMM 200 kg	Max. rijklaar < 55 kg, TMM 140 kg	Max. rijklaar 270 kg of 400 kg bij 4 of meer wielen, TMM 565 kg	Max. rijklaar 270 kg of 400 kg bij 4 of meer wielen, TMM 565 kg
⚡ Vermogen	< 250 W	Zomer 2021	Toponderbreuning < 250 W, 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