

Samenvatting stakeholder experttraject

Lichte Elektrische Voertuigen
April/Mei 2020

*Ministerie Infrastructuur &
Waterstaat*

Samenvatting stakeholder experttraject Lichte Elektrische Voertuigen April/Mei 2020

Opdrachtgever

Ministerie Infrastructuur & Waterstaat

Kenmerk

006362.20200525.R1.01

Datum

25 mei 2020

Inhoudsopgave

Hoofdstuk:	Pagina:
1. Overzicht stakeholder experttraject	5
2. Resultaten online consultatie	8
3. Resultaten stakeholdersessies	27
4. Aanbevelingen voor vervolg	32
5. Bijlagen	34

Management samenvatting

Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een nationaal toelatingskader voor Lichte Elektrische voertuigen. Zij heeft Goudappel Coffeng gevraagd om in het voorjaar van 2020 een stakeholder experttraject op te zetten met als doel om tijdens het opstellen feedback te ontvangen op de onderwerpen die relevant zijn voor de toelating van LEV.

In verband met de nationale COVID-19 maatregelen is gekozen voor een online traject bestaande uit een online consultatie en vier klankbordgroepen. De online consultatie is door 47 stakeholders ingevuld. Aan de klankbordgroepen hebben in totaal 32 deelnemers deelgenomen. De resultaten van deze consultatie en klankbordgroepen is te vinden in deze samenvattende rapportage.

Uit de consultatie komt duidelijk naar voren op welke punten experts het eens zijn over een mogelijke invulling van het kader en op welke punten nog een nadere uitwerking of keuze gewenst is. In de laatste klankbordgroepen bleek dat de uitgangspunten op hoofdlijnen, zoals opgesteld door het Ministerie IenW, op draagvlak kunnen rekenen. De discussie richt zich dan ook meer op de uitwerking.

Een voorbeeld: het Ministerie streeft naar een kader dat zoveel mogelijk aansluit bij huidige en toekomstige EU regels. Een uitgangspunt dat door de experts wordt ondersteund. Echter, bij de uitwerking ontstond discussie: welke EU regels precies, wat betekent dat voor de technische eisen en wat betekent dit voor gelijksoortige voertuigen?

Voor dit huidige stakeholder experttraject is het dan ook goed om te benoemen dat de gekozen koers van het Ministerie goed is. Dankzij de online consultatie en deelname aan de klankbordgroepen heeft het Ministerie IenW opmerkingen kunnen ontvangen om de huidige uitgangspunten aan te scherpen.

Op basis van de discussie doen we ook enkele voorstellen voor het vervolg. We verwachten namelijk dat op drie onderwerpen een traject met externe experts nodig is om te komen tot gedragen uitwerking. De drie onderwerpen zijn:

1. EU regels en gelijksoortige voertuigen
2. Plek op de weg en lokale bevoegdheid
3. Integrale risicobeoordeling voor typegoedkeuring

1. Overzicht stakeholder experttraject

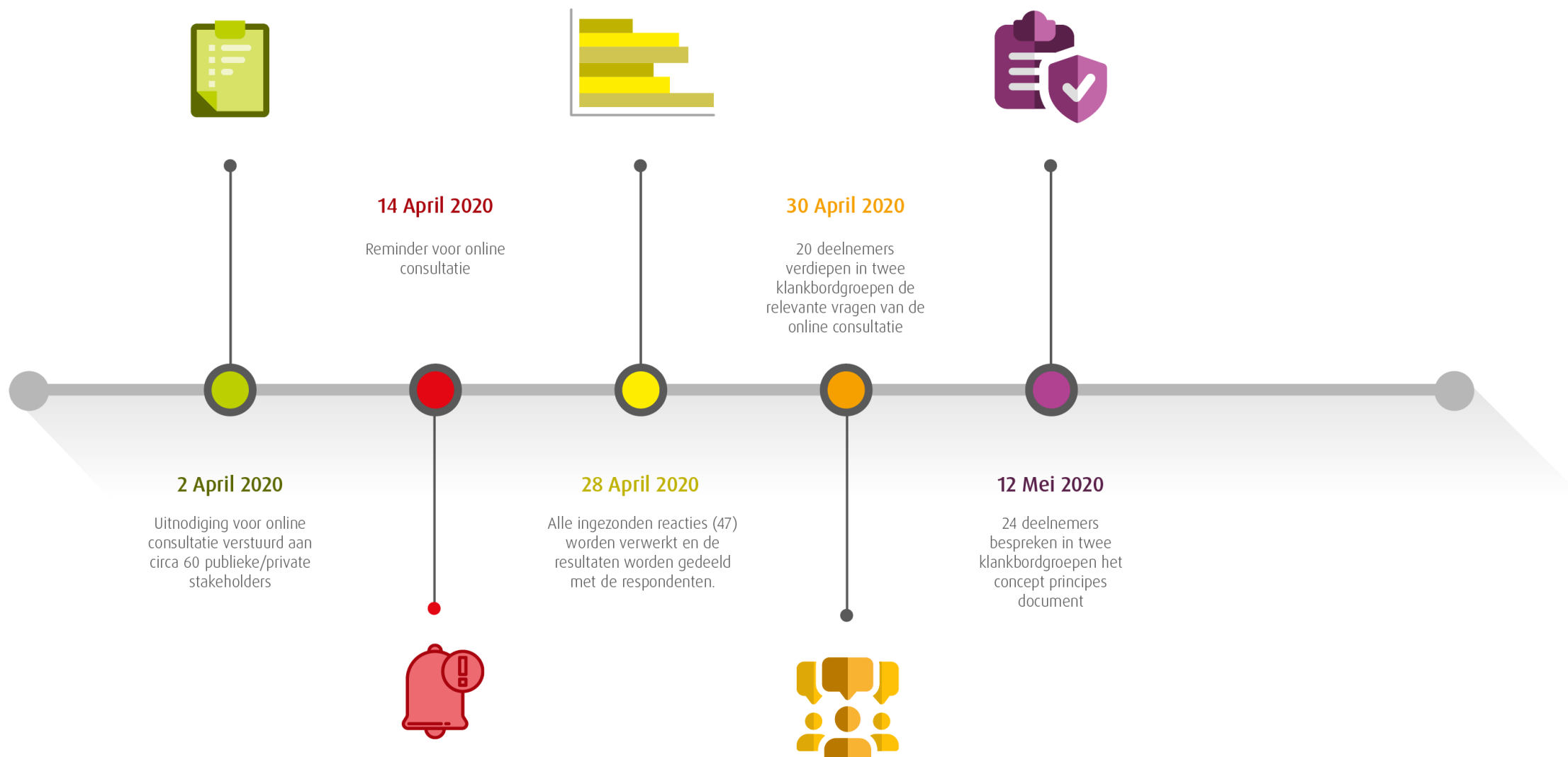
Doel stakeholder experttraject

Het doel van het stakeholder experttraject is om in beeld te brengen welke onderwerpen stakeholders relevant vinden die geborgd moeten worden bij de introductie van lichte elektrische voertuigen (LEV) en welke rol zij hierbij kunnen nemen. Het stakeholder experttraject bestond uit een consultatie en klankbordgroepen. De input uit de consultatie en de klankbordgroepen is opgenomen in deze samenvatting. Het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat zal deze informatie meenemen bij de lopende herziening van het nationaal toelatingskader voor LEV.

Aangepaste planning in verband met COVID-19 maatregelen

Oorspronkelijk was het de bedoeling om het stakeholder experttraject in te vullen met vier gethematiseerde werkateliers die in april en mei moesten plaatsvinden. Gezien de huidige maatregelen en inzet om het COVID-19 virus in te dammen, konden we de beoogde planning van werkateliers niet volgen. Om toch zoveel mogelijk input te mogen ontvangen, is de invulling van het traject aangepast om zoveel mogelijk digitaal in gesprek te gaan. Dit heeft geleid tot de keuze voor een online consultatie en vier klankbordgroepen.

Tijdslijn



2. Resultaten online consultatie

Introductie: Online consultatie LEV

Aanleiding

Steeds meer licht elektrische vervoersmiddelen (LEV) vinden hun weg naar de consument. Denk daarbij aan de elektrische step, een Monowheel of een Scoozy. Deze vervoersmiddelen kunnen meer gemak bieden aan de reiziger, meer efficiëntie voor stadsdistributie en een schonere leefomgeving. Maar deze vervoersmiddelen vragen ook om een verantwoorde introductie en een veilige plek op onze wegen.

Doel van de online consultatie

Het doel van de online consultatie is om in beeld te brengen welke onderwerpen de stakeholders relevant vinden die geborgd moeten worden bij de introductie van LEV's in Nederland. Gezien de overheidsmaatregelen om het COVID-19 virus in te dammen, is gekozen voor de online consultatie (i.p.v. participatiesessie).

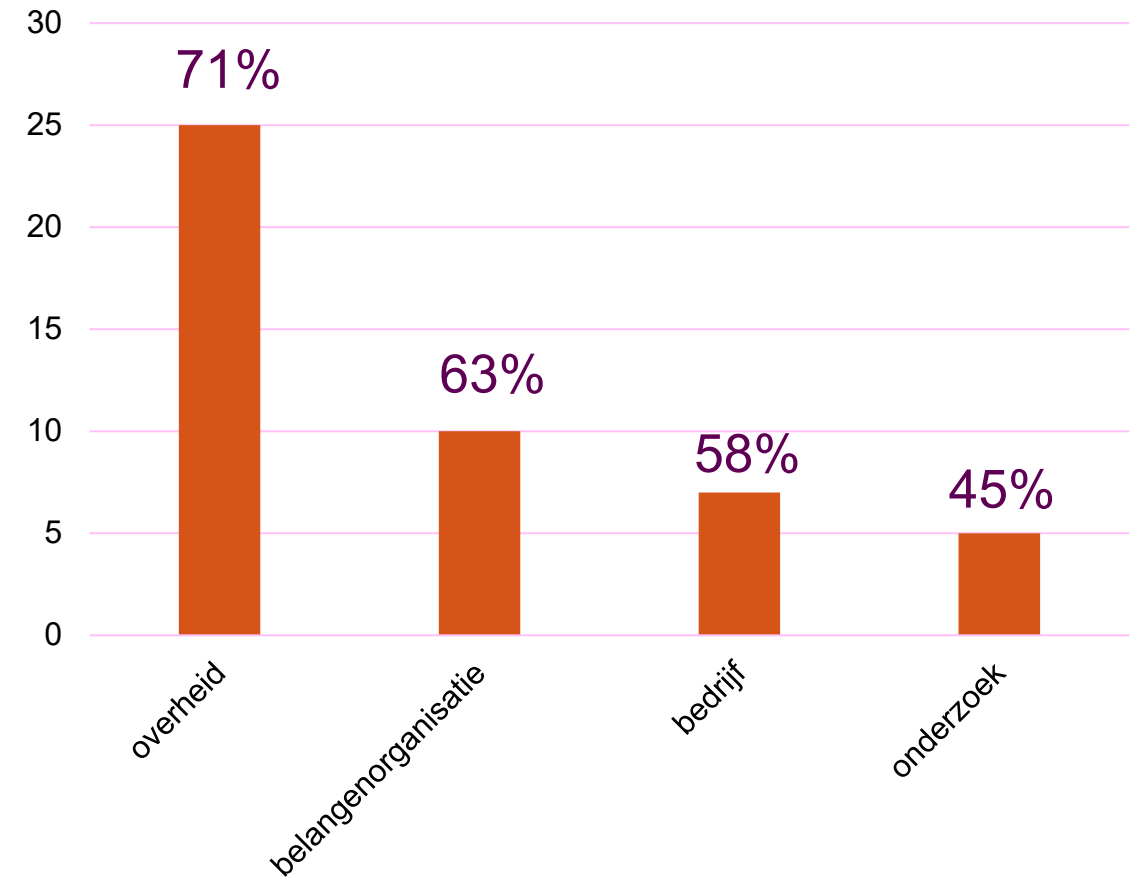
De vragen gaan in op een nieuwe categorie-indeling, op welke gebruikerseisen bij de verschillende categorieën passen, op voertuigen uitsluitend bestemd voor gebruik door lichamelijk gehandicapten, op monitoring en handhaving, welke rol de stakeholders innemen en op wat je nationaal of juist lokaal zou moeten regelen.

Leeswijzer

Voor elke vraag is in dit hoofdstuk een aparte pagina weergegeven met de resultaten. In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle stakeholders die zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de online consultatie.

Respondenten

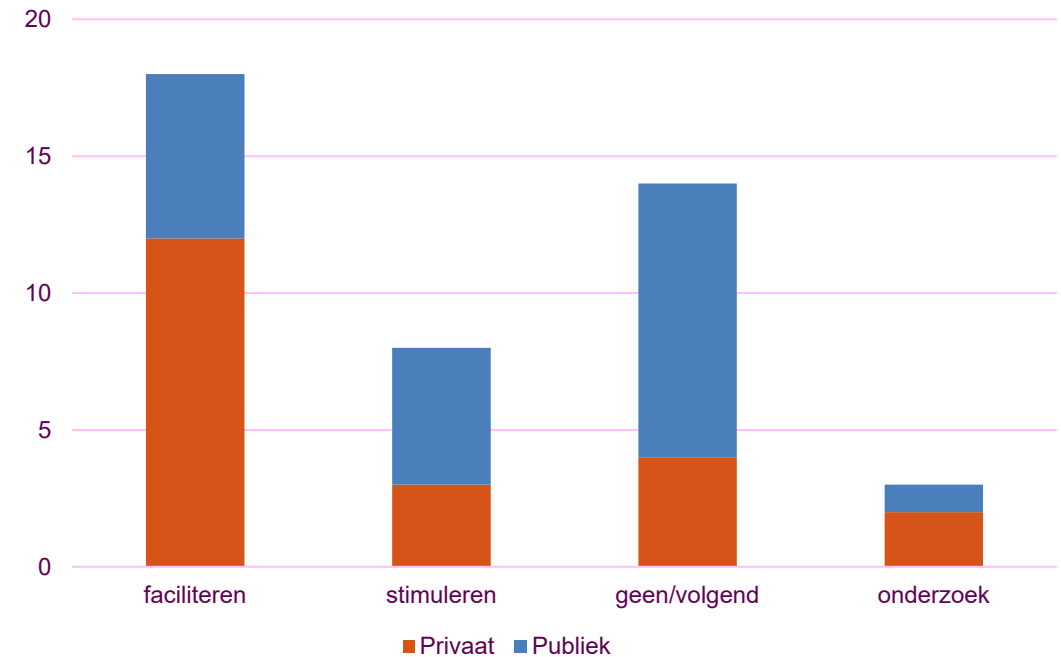
- Aantal respondenten N = 47
- Responsrate (%) ligt tussen 45% - 71% van de genodigden.
- Verschillende type stakeholders, zoals:
 - overheden als gemeenten, provincies en ministeries.
 - brancheorganisaties en netwerkorganisaties die de belangen van diverse stakeholders vertegenwoordigen.
 - (semi) commerciële bedrijven als leveranciers, fabrikanten, en vervoerders
 - onderzoeks- en onderwijsinstellingen



Resultaten online consultatie

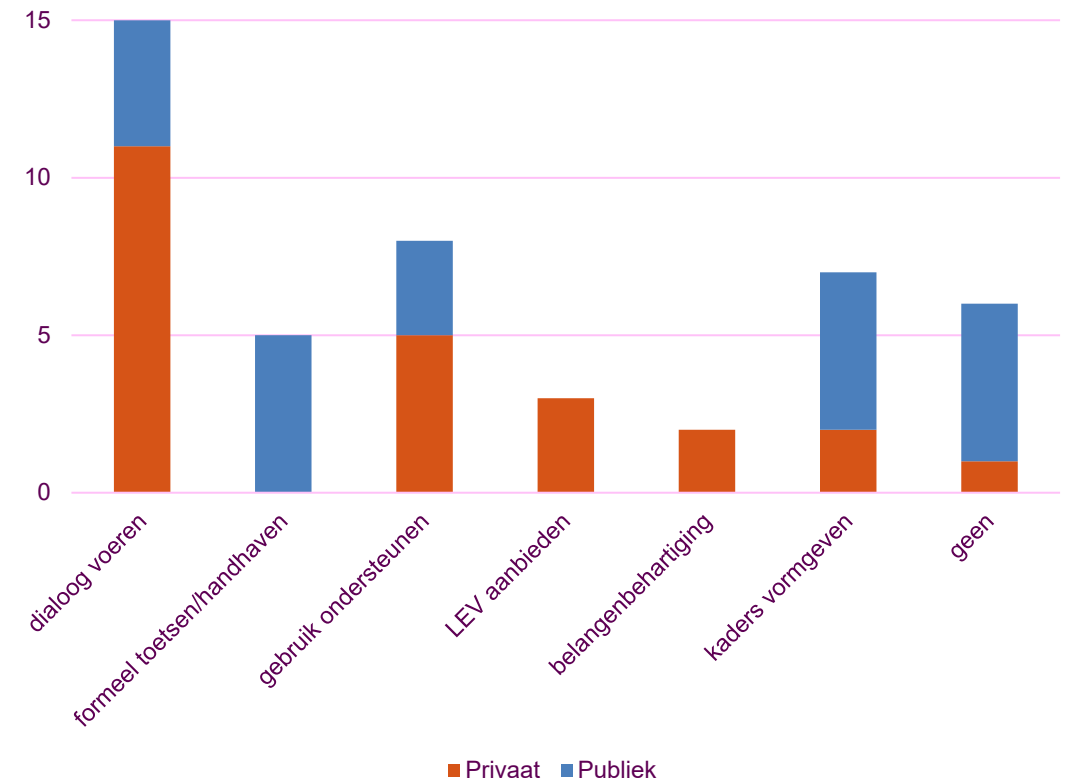
1. Welke rol neemt uw organisatie bij de ontwikkeling en opkomst van LEV?

- Een groot deel van de respondenten faciliteert de ontwikkeling en opkomst van LEV. Dit uit zich in het doen van onderzoek, educatie geven en kennis delen. Bij de categorie 'stimuleren' vinden we aanbieders van LEV.
- In de categorie 'volgend' zien we een grotere vertegenwoordiging van publieke partijen ten opzichte van faciliteren en stimuleren. Gemeenten hebben de rol van wegbeheerder en staan veelal open voor het gesprek met aanbieders en initiatieven. Een aantal gemeenten geeft aan te faciliteren in experimenten of pilots met LEV.
- Alsnog is er geen noemenswaardig aantal respondenten dat geen actieve houding aanneemt. Veelal gaat het hier om een volgende houding.



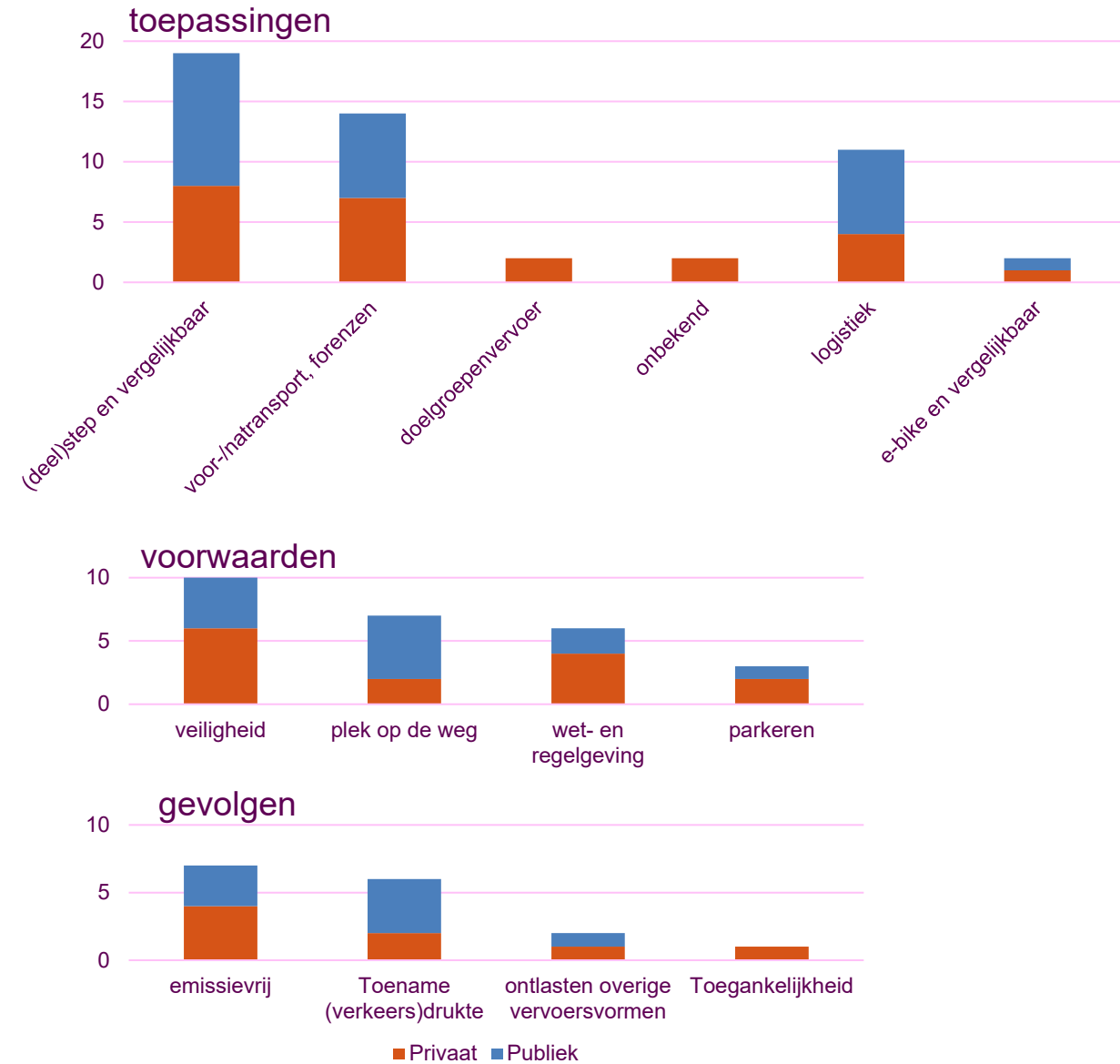
2. Welke activiteiten/initiatieven rondom LEV onderneemt uw organisatie nu al?

- Een groot deel (circa 30%) van de respondenten stimuleert of voert de dialoog over LEV met andere partijen. Het doel hiervan is zowel om te informeren alsook te leren.
- Uit de consultatie komt ook een duidelijke rolverdeling naar voren: publieke partijen richten zich op handhaving en het vormgeven van kader, maar ook het ondersteunen van het gebruik door middel van voorlichting.
- Private partijen richten zich op het gebruik, het aanbod van LEV en belangenbehartiging. Ook het publiek-private dialoog komt sterk naar voren.



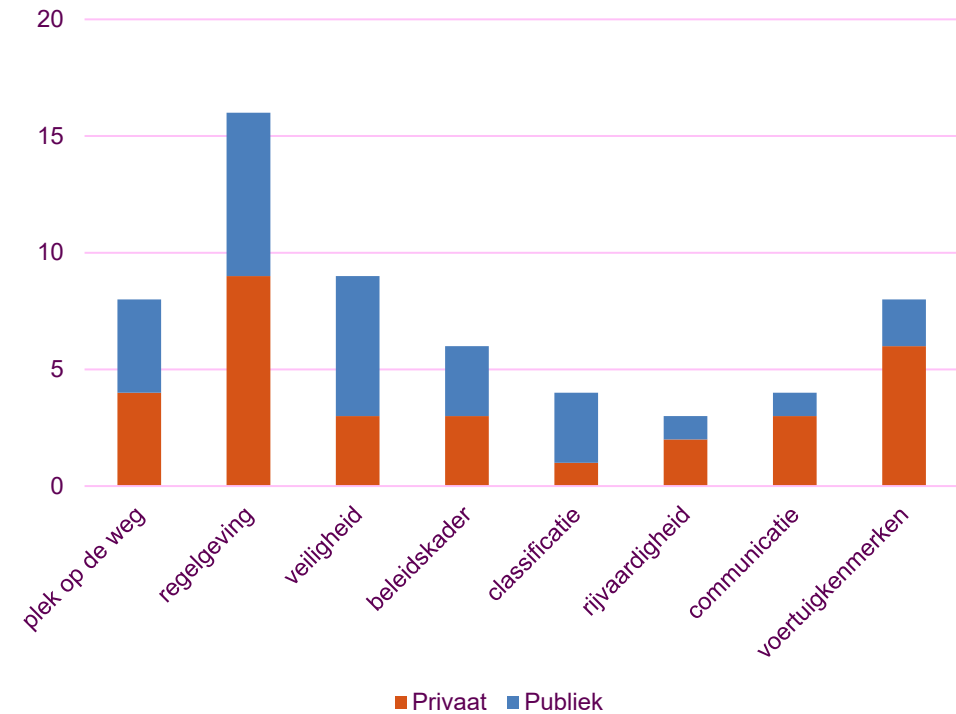
3. Welke toepassingen van de LEV nemen volgens u een vlucht in het komende jaar? Welke ontwikkelingen spelen hierbij een rol? Wat zijn daarbij voor- en nadelen van deze toepassingen?

- Over de toepassingen zijn de stakeholders het eens. Zowel publiek als privaat ziet toepassingen in het voor-/natransport, logistieke toepassingen in de bevoorrading en meer specifiek de deelstep.
- Ook ten aanzien van de voorwaarden zijn er consensus. Er moet aandacht zijn voor veiligheid (nr. 1) en een gelijke wet- en regelgeving. Voor publieke partijen is ook nadrukkelijk meer aandacht voor de plek op de weg.
- Ten aanzien van de gevolgen van de toepassingen zien we dat stakeholders het eens zijn dat LEV een bijdrage kan leveren aan een emissievrije omgeving en een modal shift van motorvoertuig naar LEV. Ook de negatieve gevolgen zijn zichtbaar, de belangrijkste is de toename van de verkeersdruk op de weg, vanwege de verwachte heterogeniteit van verkeersdeelnemers.



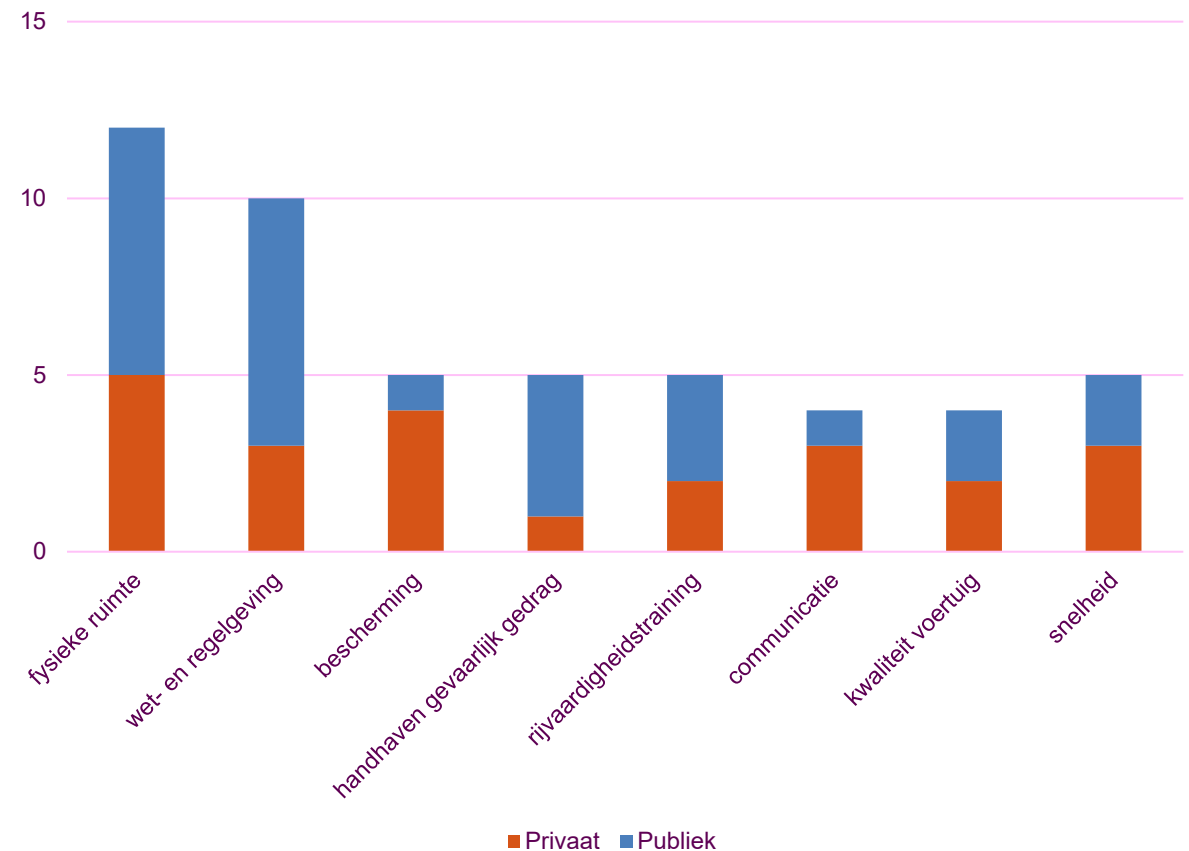
4. Welke rol vindt u dat overheid moet vervullen in relatie tot LEV's? Wat zijn volgens u de voornaamste onderdelen die de overheid (het ministerie van IenW) wel/niet moet reguleren?

- Reguleren
 - Op de LEV: eisen aan technische eigenschappen en eigenschappen op de weg
 - Vergunningsstelsel "Quality of Service requirements" voor deelaanbieders. Zie voorbeelden: regulering deelfiets aanbieders in Amsterdam en inzet e-steps in Milaan.
 - Op het gebruik van de LEV: plek op de weg, bescherming, rijvaardigheid, toetsingskader
- Waarborgen veiligheid
- Inrichten infrastructuur
 - Bijvoorbeeld voorzien in bebording of verbreden fietspaden
- Groen vervoer stimuleren



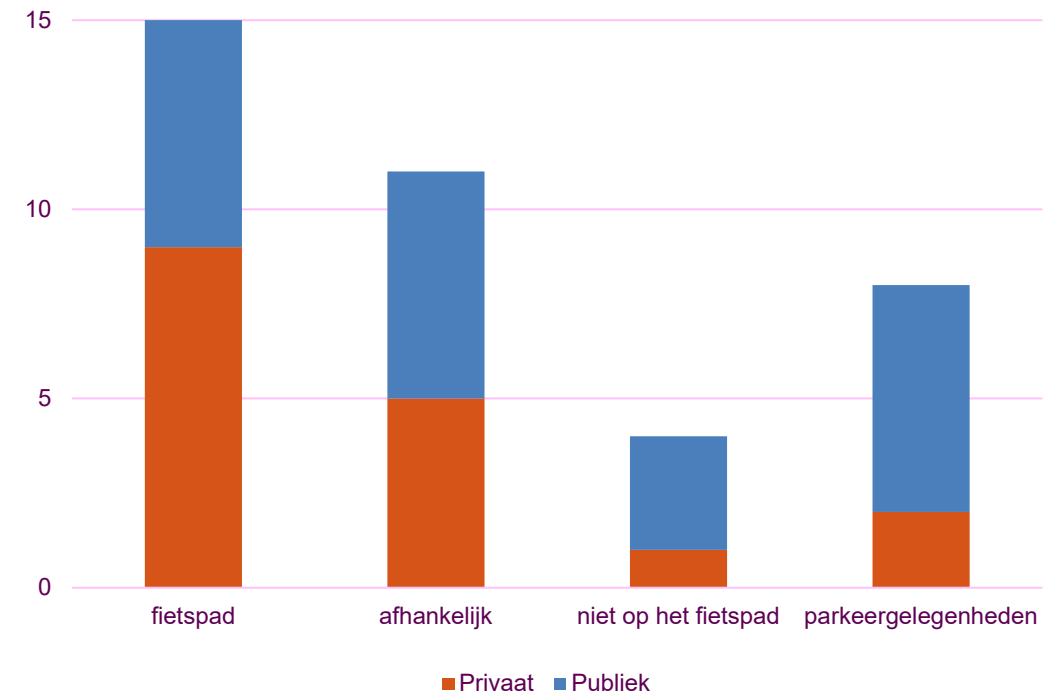
5. Wat is er volgens u nodig om een veilige verkeersdeelname te borgen van LEV's op de weg? Welke bijdrage zou u daar vanuit uw rol aan kunnen/willen leveren?

- Op deze vraag zijn er een breed spectrum van antwoorden ontvangen. In de grafiek rechts zijn de meest genoemde toegevoegd. Wat hierbij opvalt is dat de fysieke ruimte, dus de plek op de weg, en de wet- en regelgeving het meest genoemd worden.
- Andere punten betreffen bescherming en rijvaardigheidstraining, communicatie over het product en de kwaliteit van het product. Tot slot is ook handhaving genoemd.
- In de consultatie is niet gevraagd om slechts één punt aan te dragen. De genoemde punten kunnen daarom het beste als gezamenlijk pakket worden beschouwd, waarin zowel publieke als private partijen elk van de hiernaast genoemde punten hebben benoemd.



6. Welke ruimte/plek hebben deze voertuigen nodig in de stad? Is deze ruimte er nu al, of dienen hiervoor aanvullende maatregelen te worden genomen?

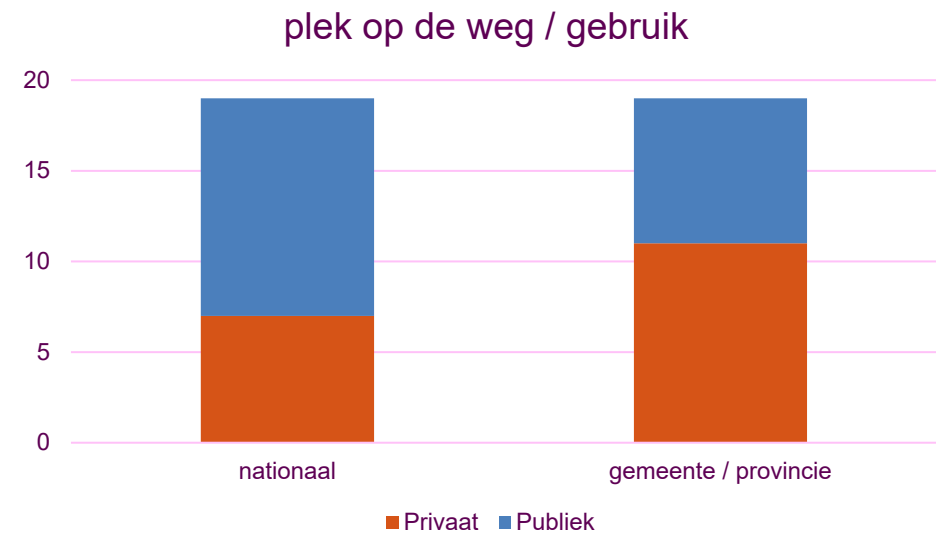
- Bij de beantwoording van deze vraag wordt duidelijk dat de plek op de weg niet eenduidig is aan te geven.
- De meerderheid van de stakeholders geeft aan dat de beste plek het fietspad is, maar stelt hier wel randvoorwaarden aan (genoeg breedte en eisen aan het voertuig). Een aantal stakeholders vindt het fietspad per definitie geen geschikte plek.
- Een ander vaak gegeven antwoord is dat de plek op de weg sterk afhangt van het type LEV.
- Met name publieke partijen zien ook behoefte aan ruimte voor de benodigde stallingsplaatsen. Met de huidige inrichting van trottoirs is onvoldoende ruimte om ook stallingsplaatsen voor LEV's aan te bieden. Ook dit hangt wederom af van het type LEV.



7. Dient de lokale overheid (provincie of gemeente) ruimte te krijgen voor eigen afwegingen over de plaats op de weg van LEVs en gebruikerseisen (zoals helmplicht) of heeft u de voorkeur voor 1 nationaal beleid? Hoeveel ruimte zou de provincie/gemeente moeten hebben (mate van maatwerk/flexibiliteit)?

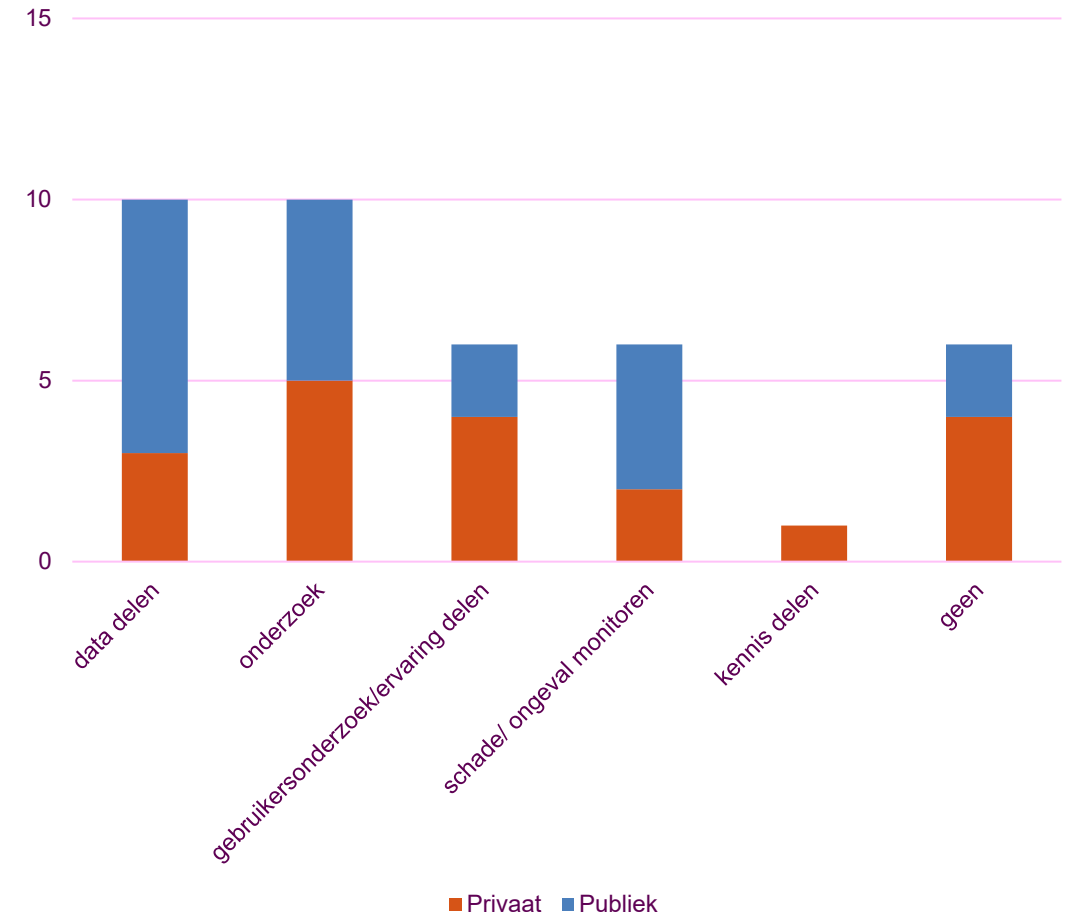
Alle stakeholders stellen dat nationaal beleid ten aanzien van de gebruikerseisen het meest wenselijk is. Maar ten aanzien van de plek op de weg is een duidelijk meningsverschil zichtbaar.

- **Nationaal:** plaats op de weg, voertuigclassificatie, technische vereisten en algemene gebruikerseisen, typegoedkeuring, helmgebruik, rijbewijs.
- **Lokaal/Regionaal:** aanbesteding (bijv. MaaS in OV concessies), parkeerbeleid, ruimtegebruik waar mogen deelvoertuigen wel of niet rijden (via een verkeersbesluit mogelijk), data delen, het aantal aanbieders van deelvervoer, het verhinderen van mogelijke overlast, etc.



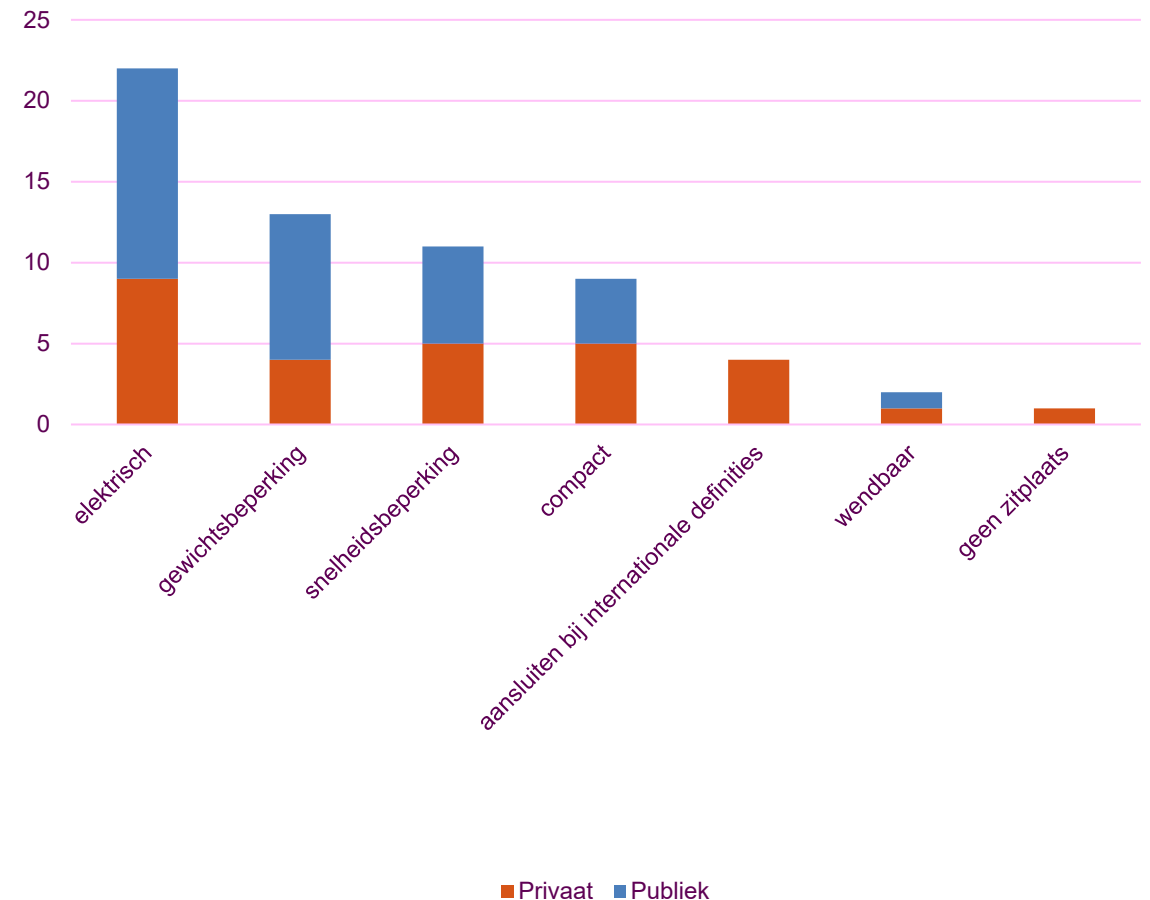
8. Hoe kunt u bijdragen aan het in kaart brengen van de effecten op de verkeersveiligheid na toelating tot de weg (denk dan bijvoorbeeld aan het delen van data,...)?

- Stakeholders die mogelijkheden zien om hieraan bij te dragen geven aan ook een rol te kunnen vervullen. Circa 90% van de stakeholders denkt op een manier een bijdrage te kunnen leveren. Een selecte groep geeft aan niet direct een bijdrage te kunnen leveren.
- Enkele specifieke opmerkingen gaan ook in op het data delen tussen landen waar LEV geïmplementeerd worden en dat er gezien de innovatie data gedeeld kan worden tussen handhaving en toelating.



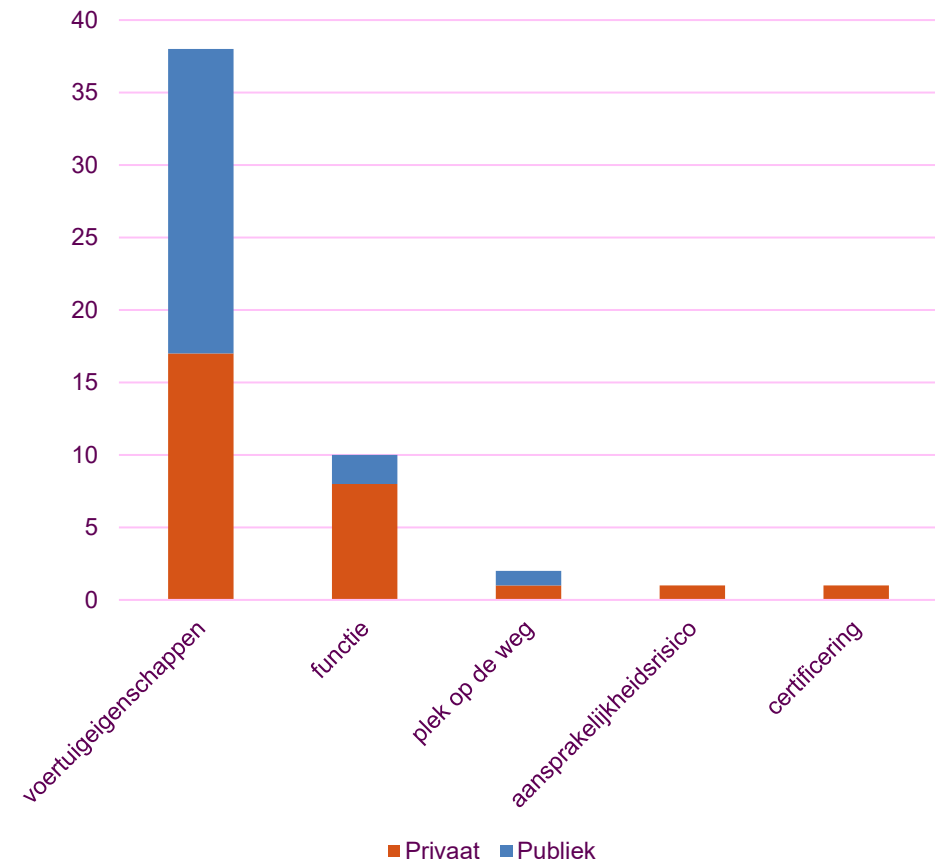
9. Wanneer is een voertuig volgens u een licht elektrisch voertuig? Wat ziet u als de kenmerken van een LEV?

- De meest genoemde kenmerken zijn niet geheel toevallig het lichte gewicht (light) en de elektrische aandrijving (electric).
- Voorbij de eerste twee kenmerken komt al meer een verdeeld beeld naar voren van een LEV. Hier worden kenmerken zoals lage snelheid, compact, wendbaar, geen zitplaats genoemd.
- Enkele partijen geven aan dat er reeds internationale definities zijn en zien het liefst dat Nederland daarbij aansluit.



10. De Onderzoeksraad voor veiligheid roept op tot gelijksoortige regels voor gelijksoortige voertuigen. Wat zijn voor u de criteria om van 'gelijksoortige' voertuigen te kunnen spreken?

- Ook bij deze vraag komt duidelijk naar voren dat men behoefte heeft aan een indeling die gebaseerd is op de technische eigenschappen. Waarbij massa, snelheid en afmetingen het meest genoemd zijn.
 - Massa (vb grens: 25 kg / 35 kg en tot 350 kg) (leeggewicht of inclusief persoon?)
 - Snelheid (vb grens: 25 km/u en 45-50 km/u)
 - Afmetingen / omvang
- In aanvulling op de technische eigenschappen wordt ook de functie vaak benoemd. Bijvoorbeeld:
 - Medisch hulpmiddel
 - Personen
 - Vracht



11. Vaak is opgeroepen om een categorie-indeling voor LEVs te maken op basis van de functie van het voertuig: voor individueel vervoer, voor personenvervoer en voor goederenvervoer. Hoe kijkt u hier tegenaan? Welke (andere) indelingscriteria zouden er volgens u moeten zijn?

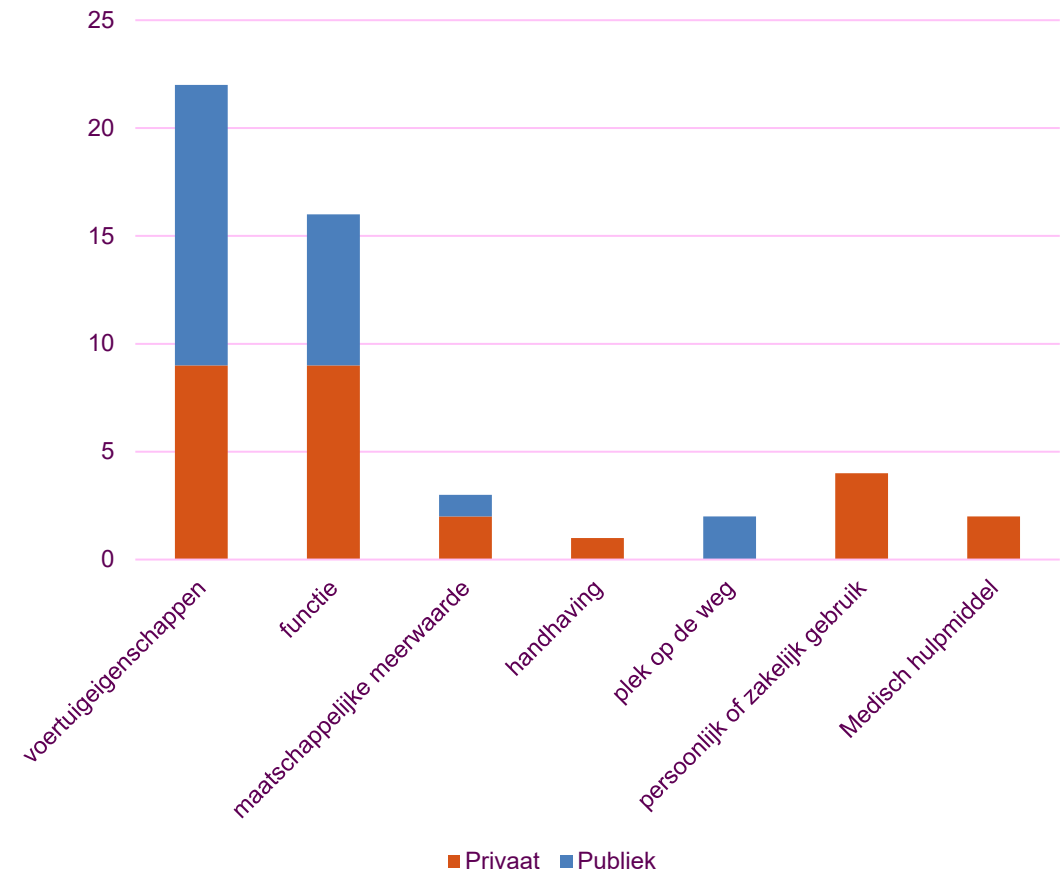
De meest genoemde indelingscriteria zijn:

- **Voertuigeigenschappen** (afmetingen, snelheid, massa) zijn belangrijk (50%)
- **Functie** van het voertuig (Individueel-, personen- en goederenvervoer) (30%).

Beide hoeven elkaar niet uit te sluiten.

Aanvullende opmerkingen die geplaatst zijn bij deze vraag:

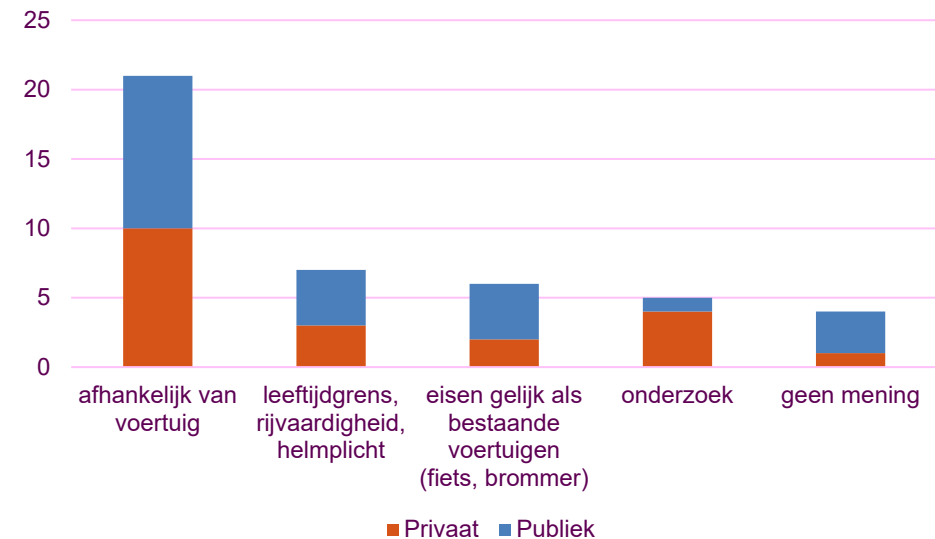
- Strikte regels voor wanneer iets “**Light**” EV mag heten.
- Kijk naar gelijksoortige voertuigen (step, (brom)fiets, auto’s)
- Streef naar zo min mogelijk uitzonderingen (zoals in USA)
- Maak ontheffingsysteem binnen gemeenten mogelijk, bijv. gebruik venstertijden in voetgangersgebieden.



12. In hoeverre vindt u dat er gebruikerseisen (helm, rijbewijs, rijvaardigheid, minimumleeftijd bestuurder) moeten worden gesteld aan LEV's? Zo ja, welke?

Stakeholders geven hier diverse antwoorden, maar dit wordt verklaard in de toelichting. Duidelijk is dat het antwoord erg afhankelijk van het type LEV en de eigenschappen (snelheid / andere kenmerken) is.

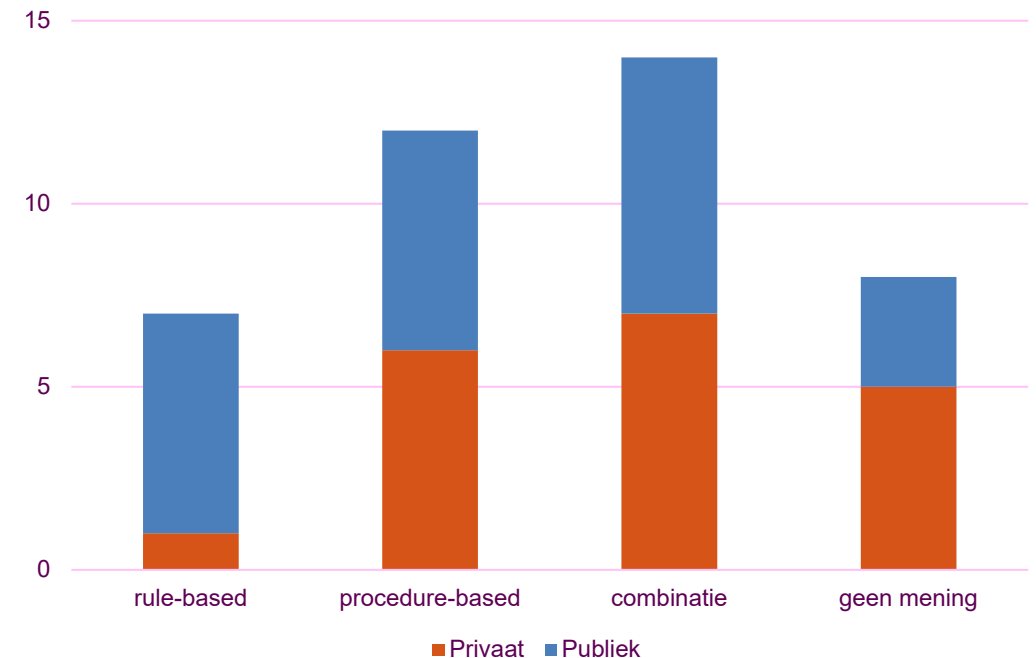
- **Leeftijdsgrens, rijvaardigheid en/of rijbewijs en helmplicht.** Een aantal respondenten antwoord hierop positief.
- **Eisen gelijk als bestaande voertuigen:** Een aantal respondenten antwoord om de rijvaardigheid en leeftijdsgrens gelijk aan regels bestaande voertuigen te stellen. Dus denk aan de (e-)fiets, brom-snorfiets en auto.
- **Onderzoek:** een aantal respondenten stelt dat wetenschappelijk onderzoek of experts hier een antwoord op moeten/kunnen geven.



13. Dient de overheid op voorhand een set met duidelijk technische eisen vast te leggen (rulebased) of volstaat het als er een procedure is waarbinnen de veiligheid van LEV's wordt getoetst (procedure-based)?

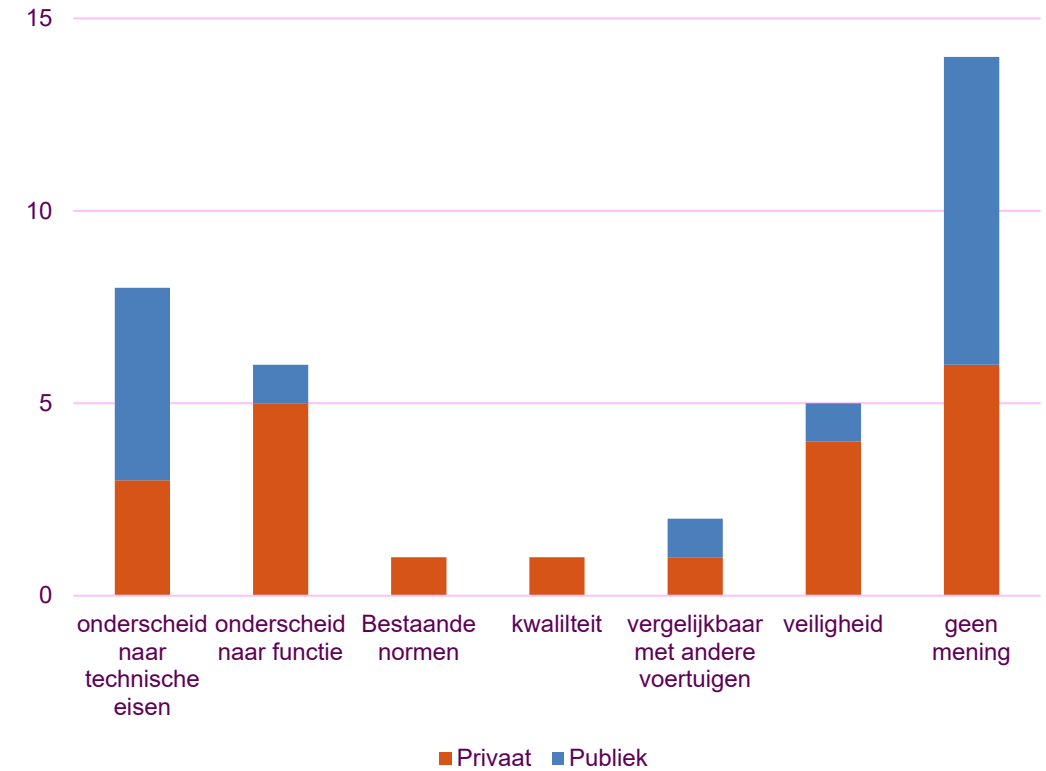
Uit de antwoorden komt duidelijk naar voren dat er geen eenduidige voorkeur is voor een procedure. Het meest gegeven antwoord is een combinatie:

- Een duidelijk kader en regels (rulebased) is een goed uitgangspunt. Leveranciers en ontwikkelaars van dergelijke voertuigen hebben dan een helder kader en regels om binnen te werken (en te verbeteren op gebied van veiligheid). Met toetsen en praktijktesten kan de veiligheid altijd verhoogd worden (procedure-based) wat later kan zorgen voor een aanscherping van het kader.



14. Welke technische eisen moeten worden gesteld aan LEV's en moet daarbij een onderscheid gemaakt naargelang de functie van de LEV?

- Circa 30% van de stakeholders heeft op geen mening op dit onderwerp.
- Een deel, voornamelijk private, stakeholders geeft aan dat de technische eisen afhankelijk zijn het type LEV of benoemen specifieke technische eisen. Genoemde technische eisen zijn o.a.:
 - Remweg, acceleratie, stabiliteit in bochten, stijfheid en sterkte constructie, zichtbaarheid, Afmetingen
 - Maximum snelheid
 - Goed zicht
 - Mate van comfort
 - Milieu-eisen (materialen, levensduur, kwaliteit en veiligheid accu)
 - Automatisch tot stilstand als bestuurder afstapt.



15. Welke rol spelen LEV bij de innovatiekracht van Nederland? In hoeverre vindt u dat de toelating van LEV voor een deel kan worden vervangen door learning by doing in pilots? Welke kansen ziet u voor Nederlands onderzoek en onderwijs op dit terrein?

SWOT

Strength (Sterktes)

- Nederland is leidend in efficiënte vervoersketens (integrale mobiliteitsaanpak). Onderzoek LEV als voor- en natransport!
- LEV bij uitstek geschikt voor innovatie.
- NL heeft perfecte omgeving voor LEV: goede infrastructuur. Learning-by-doing en pilots zijn (vanuit duidelijke kaders) wenselijk voor onderzoek en onderwijs.
- LEV zijn kleiner en schoner. Kansen voor schonere (zero emissie) (stads)distributie en voor- en natransport.
- LEV leveren mogelijke bijdrage aan mobiliteitstransitie.

Weaknesses (Zwaktes)

- We lopen achter op het buitenland. Veel landen lopen al voor omtrent regelgeving en toelaten van deze nieuwe vormen van mobiliteit, maar de kansen om mee te komen zijn er zeker.
- Meeste ontwikkelingen zijn internationaal. Kansen onderzoek/onderwijs daarom ook zeer beperkt.
- Kaders zijn nodig voor fabrikanten om duidelijkheid te geven wat geproduceerd kan en mag worden.
- Eenduidige, heldere, (eenvoudig) handhaafbare regelgeving is van groot belang.

Opportunities (Kansen)

- Balans tussen verkeersveiligheid en innovatie opzoeken
- Leer ook van (technische) pilots in het buitenland. Pilot i.r.t. andere weggebruikers is wél nuttig in NL. Bijvoorbeeld een tijdelijke periode en een aantal steden. Dus in een afgebakende omgeving.
- Learning-by-doing op kleine schaal binnen een MaaS-omgeving
- Evaluatie en monitoring (van pilots)! Zijn LEV een aanvulling op bestaande vervoersmiddelen en treedt reisgedrag verandering op?
- Betrek onderzoekers op universiteiten en hogescholen bij de nieuwe mobiliteitsoplossingen, kennisontwikkeling en technische aspecten van LEV.
- Gecoördineerde en duidelijke kaders zijn nodig om fabrikanten de juiste investeringen te durven laten maken.
- Verkeersveiligheid en voertuiginnovatie gaan hand in hand.

Threats (Bedreigingen)

- LEV als vervanging voor wandelen/fietsen. Dit heeft aandacht van overheid nodig. Technische innovatie betekent niet perse verbetering
- Pilots hebben we al gezien in het buitenland, hoe langer we wachten hoe minder kansen voor innovatie in NL.
- Learning-by-doing of proeftuin wellicht niet verstandig zonder duidelijke kaders.
- Geen pilots (meer) doen, maar producten zoals nu, standaard testen aan veiligheidseisen (Europees/Nederlands).
- Zorg dat voertuigen ook over de grens te gebruiken zijn (op vakantie).
- Brandgevaar en explosiegevaar van LEV

Conclusie online consultatie

Dit overzicht bestaat uit de vragen waar stakeholders elkaar kunnen vinden en waar de inzichten nog uiteen lopen:

Consensus

- Uit de consultatie komt naar voren dat circa 70% van de respondenten een actieve (faciliterende, stimulerende) rol neemt ten opzichte van de LEV en dat dit ook nodig is voor de ontwikkeling van LEV in Nederland.
- Ten aanzien van de toepassingen, randvoorwaarden en gevolgen zijn stakeholders het eens, waarbij accenten van publieke en private partijen zichtbaar zijn.
- Stakeholders geven aan dat de wet- en regelgeving en de plek op de weg de belangrijkste zaken zijn om een veilige plek van LEV te waarborgen.
- Alle stakeholders geven aan dat het delen van data nuttig en noodzakelijk is om de LEV toe te laten. Stakeholders zijn hier ook bereid toe.
- De meest genoemde indelingscriteria zijn voertuigeigenschappen (massa, afmeting en snelheid), alsmede functie voertuig (individueel vs. collectief)

Discussie

- Discussie over de plek op de weg hangt sterk af van de indeling van LEV. Het fietspad lijkt niet de meest geschikte plek te zijn voor alle type LEV. Ook ten aanzien van stallingsruimte is er nog veel onduidelijkheid.
- Ook zijn stakeholders duidelijk verdeeld op de vraag of de plek op de weg nationaal geregeld moet zijn, of dat er lokaal maatwerk nodig is.
- Wanneer gevraagd wordt om de kenmerken van een LEV, wordt duidelijk dat dit lastig te benoemen is. Gewichtsbeperking en elektrisch is logisch, maar daar voorbij is nog discussie.
- Gebruikerseisen zijn nodig, maar die zijn wel afhankelijk van het type voertuig. Waar precies de grens ligt, is vooralsnog niet duidelijk.
- Er is geen duidelijke voorkeur voor een procedure-based of rule-based kader.

3. Resultaten Klankbordgroep

1^e sessies op 30 april 2020: de agenda

De agenda van de bijeenkomst is gericht op het verdiepen van de resultaten van de online consultatie. Voorafgaand aan de bijeenkomst is aan deelnemers gevraagd om aan te geven welke vragen wat hen betreft centraal mochten staan in het gesprek. Daaruit is de volgende agenda afgeleid:

Volgorde agenda	Klankbordgroep 30 april (ochtend)	Volgorde agenda	Klankbordgroep 30 april (middag)
10,11	Categorie-indeling voor LEV: voertuigeigenschappen, functie? Gelijksoortige voertuigen?	10,11	Categorie-indeling voor LEV: voertuigeigenschappen, functie? Gelijksoortige voertuigen?
4	Wat zijn de voornaamste onderdelen die gereguleerd moeten worden?	6	Welke plek hebben deze voertuigen nodig in de stad?
7	Dient de lokale overheid ook een rol te krijgen in de regulering en zo ja, op welke specifieke onderdelen?	7	Dient de lokale overheid ook een rol te krijgen in de regulering en zo ja, op welke specifieke onderdelen?
15	Innovatiekracht/Learning by Doing	12	In hoeverre vindt u dat er gebruikereisen moeten worden gesteld aan LEV's?

De volgende stakeholders hebben deelgenomen aan de klankbordgroepen op 30 april 2020:

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, RAI vereniging, Veilig Verkeer Nederland, SWOV, Gemeente Amsterdam, Fietsersbond, Verbond van Verzekeraars, Vereniging Nederlandse Gemeenten, BOVAG, Gemeente Eindhoven, Legaal Rijden, Vereniging DOET en ANWB.

1^e sessies op 30 april 2020: beknopt verslag

Deelnemers herkennen en bevestigen dat het Ministerie in het beginsel voor drie uitdagingen staat;

1. voertuig fabrikanten en ontwikkelaars hebben behoefte aan technische eisen en gebruik(er)seisen;
2. Duidelijkheid scheppen voor de gebruiker: “Aan welke regels dien ik me aan te houden?”; en “Waar mag ik rijden?”.
3. (vooral) Overheden willen weten op welke plek op de weg LEV's mogen rijden.

Ten aanzien van punt 1:

Om duidelijkheid te bieden aan voertuigfabrikanten en ontwikkelaars roept men op om zoveel mogelijk dezelfde regels te hanteren en niet per voertuig opnieuw een afweging te maken ten aanzien van technische eisen, gebruik(er)seisen en plek op de weg. Ook speelt mee dat veel gelijksoortige voertuigen al onder Europese regelgeving vallen. Dan kunnen de eisen het beste gelijk getrokken worden. De details over de technische eisen zijn nog niet uitgewerkt. Stakeholders roepen het Ministerie op om dit zo snel mogelijk te doen.

Ten aanzien van punt 2:

Uitzonderingen op de regelgeving moet hiervoor minimaal zijn. Daarnaast is het ook verstandig om zo min mogelijk ruimte te laten voor lokale invulling van de regels (zoals plek op de weg). Hier is wel een spanningsveld. Immers generiek een voertuig toelaten op fietspaden kan in de praktijk problemen opleveren. Niet elk fietspad is geschikt. Een juiste balans tussen lokale invulling en een heldere lijn voor gebruikers is nodig. Ervaringen met eerdere innovatie voertuigen spelen hier een belangrijke rol.

Ten aanzien van punt 3:

Doordat fietsen als modaliteit in Nederland een andere rol inneemt dan in het buitenland is het daarmee ook complexer om een inschatting te maken welk effect een LEV heeft op het comfort en verkeersveiligheid van een fietspad. Meerdere steden kijken naar de optie om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. De grens van 25km/u lijkt daarmee niet bepalend te zijn voor plek op de weg. Idealiter passen we de wegprofielen aan, naar gelang we een beter beeld hebben van het gebruik van LEV, maar dit zijn lange termijn oplossingen.

2^e sessies op 12 mei 2020: de agenda

Deze klankbordgroep is gericht op het bespreken van het conceptdocument 'Principes en Uitgangspunten Toelatingskader LEV'. De deelnemers hebben vooraf dit document toegestuurd gekregen, waarna in de klankbordgroepen elk onderdeel is langsgelopen. Na afloop van de klankbordgroepen hebben deelnemers nog 3 werkdagen de tijd gekregen op aanvullende opmerkingen op schriftelijke wijze in te dienen. Op deze wijze zijn de volgende punten besproken:

1. Primaat Europese regels
2. Verkeersveiligheid op één
3. Innovatie
4. Nieuwe categorie-indeling
5. Randvoorwaarden toelating

De volgende stakeholders hebben deelgenomen aan de klankbordgroepen op 12 mei 2020:

Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, RAI vereniging, Veilig Verkeer Nederland, SWOV, Gemeente Amsterdam, Fietzersbond, Gemeente Breda, Verbond van Verzekeraars, Vereniging Nederlandse Gemeenten, BOVAG, CROW, Gemeente Eindhoven, Legaal Rijden, Vereniging DOET, ANWB, TU Delft en TU Eindhoven

2^e sessies op 12 mei 2020: beknopt verslag

1. Primaat Europese regels

De huidige tekst geeft onvoldoende duidelijk weer wat praktisch oplijnen met Europese regels betekend. Deelnemers verzoeken dan ook duidelijk te maken welke gelijksoortige voertuigen nu wel onder EU regels vallen en welke dus niet en onder een nationaal kader vallen. Daarnaast vragen de deelnemers om duidelijk te maken wat dat dan vervolgens betekent voor de technische eisen van het voertuig.

2. Verkeersveiligheid op één

Verkeersveiligheid onderschrijft iedereen, maar 100% verkeersveilig zal bij het toelaten van een nieuw voertuig niet lukken. Er is dus een belangrijke rol weggelegd voor de integrale risicobeoordeling. Daar zijn objectieve beoordelingen door keuringsinstanties voor nodig.

3. Innovatie

Innovatie mag sterker naar voren komen, mogelijk kunnen ontwikkelingen rondom autoluw, zero-emissie en zelfrijdend een grotere rol spelen. Het mogen

doen van pilots die raken aan LEV en één of meerdere van deze thema's kan ondersteunend zijn aan dit kader.

4. Nieuwe categorie-indeling

Belangrijkste twee opmerkingen zijn dat een LEV voor persoonlijk gebruik nu nog te breed is gedefinieerd. Een onderverdeling hierin is logisch, bij voorkeur gekoppeld aan massa. Daarnaast is opgeroepen om goed te kijken naar de relatie met de huidige toelating van e-bikes en e-bakfietsen. Tot slot wordt halsrijkend uitgekeken naar het voorstel voor technische, gebruik(er)seisen en plek op de weg per categorie.

5. Randvoorwaarden toelating

De huidige omschrijving is te strikt, bij de mondelinge toelichting onderschreef iedereen het doel. Eén van de stakeholders heeft aangeboden om hiervoor een tekstueel voorstel te doen.

4. Aanbevelingen voor vervolg

Aanbevelingen

Met de online consultatie en de klankbordgroepen is inzicht gekregen in welke onderwerpen binnen het kader voor LEV nog om een nadere uitwerking vragen. Deze uitwerking komt aan de ene kant door mogelijke conflicterende belangen bij stakeholders, maar kan ook ontstaan door onvoldoende inzicht in de mogelijk effecten. Met name dat laatste speelt een rol in de huidige discussies. De uitgangspunten worden ondersteund, maar in veel gevallen is nog onduidelijk wat dan precies de uitwerking is.

Hiernaast staan 3 onderwerpen benoemd die op dit moment de meeste prioriteit hebben voor een vervolgtraject:

1. EU regels en gelijksoortige voertuigen
2. Plek op de weg en lokale bevoegdheid
3. Integrale risicobeoordeling voor typegoedkeuring

Voor elk van de onderwerpen bevelen wij aan om met een specifiekere kleine werkgroep van circa 5 externe stakeholderexperts deze vragen te beantwoorden.

1. EU regels en gelijksoortige voertuigen

Experts staan achter de doelstelling om zoveel mogelijk aan te sluiten bij EU Regels en het toelatingskader ook alleen van toepassing te laten zijn voor voertuigen die Europees worden uitgesloten. Wat dit concreet betekent is nog onduidelijk. Welke (gelijksoortige) voertuigen worden nu wel toegestaan in EU Regels, welke zijn regels dit? En wat betekent dit voor de technische eisen voor (gelijk)soortige voertuigen die onder het Nationaal toelatingskader vallen? En worden voor de uitsluitingen wel weer andere EU regels toegepast?

2. Plek op de weg en lokale bevoegdheid

Het liefst zien stakeholders de toelating en daarmee de plaats op de weg landelijk geregeld. Met als doel om voor weggebruikers duidelijk te laten zijn welk voertuig waar mag rijden. De verwachting is dat er een substantieel aantal LEV ook op de fietspaden terechtkomt. Gemeenten geven daarbij aan dat de fietspaden gezien intensiteiten en profiel niet altijd hiervoor geschikt zijn. Dit vraagstuk speelt nu al met de snorfiets en de speed-pedelec. Waar ligt de balans bij een lokale bevoegdheid voor plek op de weg?

3. Integrale risicobeoordeling voor typegoedkeuring

Het voorstel voor een integrale risicobeoordeling bij de goedkeuring van type LEV's wordt ondersteund. Voor deze methodiek is het wel belangrijk dat er duidelijke objectieve criteria worden geformuleerd. Gezien deze relatief nieuwe manier van beoordelen denken experts graag mee in de wijze waarop deze criteria ingevuld kunnen worden.

5. Bijlagen

Genodigden online consultatie

BOINK/ Legaal Rijden

NS

MKB Nederland

Bird

Tier

Lime

VOI

Instituut fysieke veiligheid

ANBO

FIRAVANED

Ouderenbond KBO-pCOB

Europa Decentraal

Segway

SWOV

Ministerie IenW

GNMI

Provincie Noord-Brabant

TU Eindhoven

VNG

Gemeente Helmond

Gemeente Maastricht

Fietsersbond

Gemeente Eindhoven

BIN team NL

Scoozy

ILT

BOVAG

Veilig Verkeer Nederland

Team Alert

IederIn

INCA techniek

Topsector Logistiek

TNO

Verbond van Verzekeraars

RAI

Ministerie SZW

TU Delft

RDW

Natuur & Milieu

Hogeschool Arnhem – Nijmegen (HAN)

Vereniging Doet

Gemeente Rotterdam

Gemeente Middelburg

CROW Fietsersberaad

ISZW

NVWA

MAC

ANWB

Gemeente Amsterdam

Gemeente Utrecht

Gemeente Den Haag

Gemeente Deventer

Nationale Politie

Hadoks

Gemeente Breda

Prorail

Gemeente Nijmegen

Gemeente Groningen

Vervoerregio Amsterdam

MRDH

Provincie Utrecht

Waterschap Scheldestromen

Rijksuniversiteit Groningen