

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vroeg ons namens de gebruikers van LEVs om mee te werken aan een internetconsultatie van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met het keuren en toelaten van bijzondere bromfietsen door de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie. Daarnaast worden er met dit wetsvoorstel voorbereidende stappen gezet voor een nieuw wettelijk kader voor Licht Elektrische Voertuigen (LEVs), zoals elektrische steps.

We hebben zeer veel reacties binnengekregen die ons vooral een eenduidig beeld geven. Huidige en toekomstige LEV gebruikers zijn tegen de voorgestelde RDW keuringen van LEVs en de “bromfiets” verzekering die de overheid heeft bedacht voor LEVs. Om dit inzichtelijk te maken hebben we een korte representatieve peiling uitgevoerd onder 1700 LEV gebruikers en toekomstige LEV eigenaren. De uitkomst en onze reactie op de concept wegenverkeerswet 1994 kan je hieronder lezen:

Hierbij de reactie van Legaalrijden.nl namens de gebruikers en toekomstige gebruikers van Lichte Elektrische Voertuigen zoals de elektrische step, Onewheel, EUC en het elektrische skateboard (LEVs) op de **wijziging** van de wegenverkeerswet 1994 ivm onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen.

Wij vinden de wijziging een veel te zwaar middel. We zien de RDW keuringen en de verzekering als (bijzondere) bromfiets in vrijwel geen enkele andere lidstaat zoals België, Italië, Frankrijk, Luxemburg etc, etc. Uit onze **position paper** blijkt al dat gebruikers van LEVs niet voor RDW keuringen zijn en ook niet voor aanvullende WAM-verzekeringen inclusief een nummerbord (sticker).

Verzekering

LEV eigenaren in de categorie tot 50 kilo willen hun LEVs kunnen verzekeren via een aansprakelijkheidsverzekering (AVP) net zoals dat bij fietsers het geval is. Het argument van het ministerie van I&W om over te gaan op WAM-verzekeringen is dat deze nieuwe markt dan beter gemonitord kan worden en om de ongevallen te kunnen registreren. Die monitoring kan nu ook al voor fietsers inclusief **categorieën** fiets en e-bike. Wij berekenden zelfs al de **zorgkosten** voor fietsers. Een tienvoudig aantal fietsers ten opzichte van LEV gebruikers rijdt in Nederland **onverzekerd** rond omdat ze geen aansprakelijkheidsverzekering hebben. De impact en de kosten van een ongeval van een LEV gebruiker is vrijwel **identiek** aan die van een fietser. Qua verzekering stelt de overheid een LEV gelijk aan een bromfiets. Wij vinden dat onterecht. Daarbij is de verzekeringsvorm via een nummerbord met een sticker voor LEVs in december 2019 op het ministerie van I&W **eenzijdig** bedacht samen met verzekeraars. LEV gebruikers zijn daar nooit over geconsulteerd.

Keuringen

De RDW en het ministerie van I&W stelt een LEV gelijk aan een (bijzondere) bromfiets. Wij vinden dat overtrokken en we zien dat ook vrijwel nergens anders ter wereld. De keuringen van LEVs zijn extreem streng en vrijwel alle fabrikanten waar wij contact mee hebben gehad vinden de exclusieve keuringen door de RDW te duur en omslachtig omdat hun afzetmarkt in de lidstaten dit niet vereist. Het is niet interessant om voor een klein land als Nederland het productieproces aan te passen. We zagen in Nederland ook al twee fabrikanten van e-steps **failliet** gaan omdat de eisen van het ministerie te streng zijn. Deze Nederlandse fabrikanten zijn extreem ver mee gegaan met de

eisen van de RDW en de overheid en zelfs dan is een goedkeuring nog niet haalbaar.

De Europese machine richtlijn of via zelfregulering via retailers van LEVs (net zoals een fietsenwinkel) lijkt ons logischer voor LEVs tot 50 kilo.

Alles wat zelf voortbeweegt en netto meer weegt dan 50kg heeft bij een calamiteit heeft significant meer impact. Bij dergelijke zwaardere voertuigen is een extra controle van de RDW en een kenteken ook meer opportuun. Vanaf dat gewicht is het verplicht stellen van een aparte verzekering passend bij de te verwachte schade. De RDW moet dan wel de Europese machine richtlijn als **toetskader** hanteren als deze bestaat. De RDW moet niet elke keer zelf het wiel uitvinden. Dat scheelt ook veel ambtelijke capaciteit.

In deze wetswijziging wordt ook voorgesteld de RDW in te zetten als beslisser omtrent nieuw te keuren voertuigen. Dit is volgens ons niet verstandig. Deze dienst heeft zich in het verleden niet bewezen in het maken van goede toelatingscriteria. Neem de lange duur om LEV voertuigen ingevoerd te krijgen, rare bijstuur eisen tijdens de keuring van bijvoorbeeld elektrische steps en de zeer verkeerde keuring van grote impact hebbende voertuigen als bijvoorbeeld de **Stint**. Het is wel duidelijk dat voor de dienst de bestuurlijke inmenging ook lastig werkte. Een stap moet wel gezet.

Deze dienst alle besliskracht geven is niet verstandig en neigt naar solisme en eigen ambtelijke, niet transparante keuzes. We hebben al genoeg ellende gehad met de meer gesloten diensten als de bijvoorbeeld de Belastingdienst. Om het gevaar van bestuurlijke inmenging en sologedrag van de RDW te voorkomen zal het besluitvormingstraject van de RDW meer transparant moeten worden. Om deze transparantie te

verkrijgen zouden besluiten tegen de invoering van impact hebbende voertuigen gepubliceerd moeten worden. De beslissing is dan openbaar en kunnen hier door belanghebbenden zienswijzen tegen in worden gebracht. Ook moet de indiener van het product de kans krijgen zijn product aan te passen. Als een meningsverschil blijft moet kunnen worden opgeschaald. Een minister zou dan hierover transparant een besluit moeten nemen. Hierna zal uiteraard de mogelijkheid voor een gerechtelijke weg open moeten staan.

Een punt van aandacht:

In de memorie van toelichting geeft de RDW aan niet te verwachten dat het laten landen van de bevoegdheden bij de RDW dit niet veel extra capaciteit zal kosten. Dit is een verkeerde manier van rapporteren. Wij adviseren de Tweede Kamer hier ook specifiek Kamervragen over te stellen.

Aantallen en doorlooptijden.

Het signaal wat in de markt rondgaat is dat de meeste fabrikanten van elektrische voertuigen het al lang niet meer aandurven. Dit door onredelijk ervaren eisen en zeer lange doorlooptijden.

Peiling

We hebben voor de internetconsultatie van de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 een representatieve peiling gehouden onder 1700 LEV eigenaren en toekomstige LEV gebruikers. 1211 mensen reageerden op de peiling die nog hoger had kunnen zijn maar vermoedelijk is hij vanwege de meivakantie door veel mensen gemist. Toch was de opkomst hoger dan 75% en daarmee is het een betrouwbare en degelijke peiling.

Het onderzoek omvatte 4 vragen

1. Willen jullie dat e-steps door de RDW gekeurd worden? 45% Ja / **55% nee**
2. Wil je, je LEV zoals de e-step, Onewheel, EUC of ESK8 verzekeren (WAM-verzekering) met een nummerbord (sticker)? 40% ja / **60% nee**
3. Wil je, je LEV net zo verzekeren als je fiets? **83% ja** / 17% nee
4. Moeten deelsteps wel een nummerbord plus WAM-verzekering? ja **61%** / 39% nee

Legaalrijden is vooral voor persoonlijk gebruik van LEVs en daarom valt vraag 4 buiten de orde. Toch hebben we hem gesteld omdat mensen die een e-step huren vaak **onverzekerd** zijn. Op dit moment ook Nederlanders die in het **buitenland** op een LEV rondrijden. Omdat er in Nederland nog geen wetgeving is dekken verzekeraars (huur) LEV-gebruik niet. Toeristen die naar Nederland komen zijn vaak ook onverzekerd omdat een AVP niet wettelijk verplicht is. Leveranciers van deelsteps wekken vaak de indruk dat je als bestuurder via hun verzekerd bent maar dat is niet bij alle aanbieders het geval. We hebben dit in 2019 al **aangegeven** bij het verbond van verzekeraars en het ministerie van I&w.

Is jullie peiling wel representatief?

TNS NIPO doet regelmatig onderzoek met iets meer dan duizend deelnemers onderzoek wat als representatief is overgenomen door alle media in Nederland. IPSOS gebruikt voor de politieke barometer een panel van 1000 deelnemers en Maurice de Hond gebruikt voor Peil.nl een panel van 800 tot 1000 deelnemers.

Het ministerie van I&W heeft onderzoek gedaan voor het LEV-kader met panels van 150 (betaalde) leden en stuurt de uitkomst van deze onderzoeken naar Tweede Kamerleden die het voor waar aannemen. Dit is om zijn minst onvolledig.

De Tweede Kamer is nu aan zet...

Tweede Kamerleden worden sinds 2019 overdonderd met pakken papier en rapporten over het LEV-kader. Je kan er eigenlijk alles inzetten want kennis over LEVs hebben de leden niet. Er is ook geen Tweede Kamerlid (meer) te vinden die zich echt heeft verdiept in LEVs (de laatste was **Cem Laçin**) laat staan dat een Tweede Kamerlid zelf op een LEV heeft gereden.

Je kan je afvragen of de overheid wel een juiste afspiegeling van de samenleving is als het op ons soort LEVs neerkomt. LEVs worden in het LEV-kader gemakshalve ook gelijkgesteld met (zware) bak en transportfietsen en in een categorie neergezet die vergelijkbaar is met een vervuilende en zware brom of snorfiets. Geheel onterecht en wij vragen ons af hoe de overheid afwijkend ten opzichte van zeer veel landen er op komt om de term LEVs te kapen voor zware transport en bakfietsen. LEV staat voor Lichte Elektrische Voertuigen. Dat zijn LEVs van tientallen kilo's die wereldwijd gelijk worden gesteld qua wetgeving aan de fiets en gewoon via zelfregulering van de markt de openbare weg op mogen, behalve in Nederland.

Ongevallen en gevaarlijk

LEVs worden vaak weggezet als **gevaarlijk**. Uit recent Engels **onderzoek** blijkt dat de fiets vijf maal gevaarlijker is dan de e-step. Uit Amerikaans wetenschappelijk **onderzoek** bleek eerder al dat LEVs qua impact bij ongevallen vergelijkbaar zijn met een

fiets. Ook de TU-Delft gaf aan dat er te weinig harde **ongevallencijfers** zijn over LEVs.

Minister Cora van Nieuwenhuizen zei in haar ambtstermijn **herhaaldelijk** dat ze LEVs toestaat als het veilig kan. Ook het CDA herhaalde deze **boodschap** onlangs via de motie Geurts. Het kan veilig kijk maar naar de rest van de wereld.

Het gaat overigens wel vaak fout met **deelstepjes**. Omgekeerd wanneer er gereden wordt met eigen apparatuur zijn de ongelukken **nihil**. Dit zien we in het buitenland maar ook in Nederland. Bij LEVs zonder stuur zijn ze zelfs nihil.

Uitstel LEV-kader

We vernamen onlangs dat het LEV-kader een jaar **vertraging** heeft opgelopen. De ambitie is om na de zomer van 2023 (september) het kader naar de Tweede Kamer te sturen. Invoering kan dan op zijn vroegst in 2024. Dit betekent dat inmiddels meer dan 250.000 LEV-eigenaren nog twee jaar onverzekerd rondrijden in Nederland, maar ook in het buitenland. Dat is al zo sinds 2019. In de rest van de wereld rijden LEVs al jaren rond. De ervaring is al opgedaan.

LEVs zonder stuur waren al uitgesloten uit het LEV-kader wat in 2023 zou ingaan. Er is nader onderzoek nodig wat op dit moment plaatsvindt. Nu er vertraging is opgelopen vragen wij ons af of deze **categorie** niet ook toegevoegd kan worden aan het 2024 kader?

We zijn 24/7 beschikbaar voor nadere toelichting of om de toelatingsprocedure te versnellen.

legaalrijden.nl namens (toekomstige) gebruikers van Lichte Elektrische Voertuigen.