

Vereniging DOET – Wegenverkeerswet 1994 i.v.m. onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen

De weg naar veilige LEV's in Nederland en in Europa

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Nederland loopt voorop in de belangrijkste verandering die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarin innovaties groene groei versterken.

De leden van DOET zijn ondernemers en partijen die een centraal deel van hun bedrijfsvoering richten op elektrisch vervoer of elektrisch als speerpunt in hun beleid hebben staan. Vereniging DOET vertegenwoordigt een aantal partijen die LEV's (light electric vehicles) produceren.

Wat is het belang van LEV's in de mobiliteitstransitie?

LEV's vormen een belangrijke aanvulling op andere elektrische modaliteiten zoals de elektrische auto en het elektrisch goedertransport. Enkele voorbeelden van LEV's zijn voertuigen uit de 'Bijzondere Bromfiets'-categorie zoals de BSO Bus, elektrische scooters en snorfietsen/scooters. Ook deze kleinere elektrische voertuigen zorgen voor een reductie van CO₂-, fijnstof- en geluidsemissies.

- Door de kleine afmeting in combinatie met een elektrische aandrijving zijn deze voertuigen milieuvriendelijker, energiezuiniger, schoner en stiller dan fossiel aangedreven varianten. De maatschappelijke kosten van deze vervoersmiddelen zijn daarmee erg laag vergeleken met bestaande gemotoriseerde tweewielers met verbrandingsmotor (Bron CBS onderzoek).
- LEV's spelen in op de toenemende verdichting van steden. Zo worden compacte draagbare EV-varianten gebruikt als voor- en natransport (last mile). Daarnaast bieden LEV's een alternatief voor de gemiddelde autorit waarmee de aanschaf van een (tweede) auto kan worden voorkomen.
- LEV's, zoals elektrische bakfietsen, zijn wendbaarder en compacter dan bestelauto's en zijn in staat één op de vier bestelauto's te vervangen. LEV's bieden daarmee een oplossing voor de toenemende ruimte- en congestieproblematiek in de stad.¹

Reactie op de internetconsultatie:

Vereniging DOET is opgetogen over het feit dat een volgende stap is gezet om te komen tot een LEV-kader. De ambitie om te komen tot een keuringsproces waarin onafhankelijkheid van de keurende instantie wordt gewaarborgd, is aanbevelingswaardig.

Helaas constateren de leden van Vereniging DOET dat een aantal van de voorgestelde maatregelen niet zal leiden tot vereenvoudiging van het keuringsproces en daarmee voor hen zullen leiden tot kostenverhogingen. Voor enkele van onze leden zal het voorgestelde beleid mogelijk zelfs leiden tot beëindiging van hun activiteiten als LEV producent.

¹ [HVA 2018 levv-logic-eindpublicatie_28aug2018](#)

Het voorgestelde beleid ziet er op papier goed uit en bevat zeker goede elementen, echter wij moeten tot onze spijt tegelijkertijd ook constateren dat het beleid is gestoeld op omschreven realiteit die niet rijmt met de realiteit zoals de leden van Vereniging DOET tussen 2010 en 2018 en in de lastige periode daarna, hebben ervaren. Aan de hand van onderstaande punten willen wij u over dit verschil van inzicht op de hoogte brengen.

1. Categorieën LEV voertuigen

Welbeschouwd zullen vanaf het moment dat het LEV-kader concreet in werking treedt vier soorten LEV voertuigen op de weg rondrijden:

- I. Voertuigen die voor 2018 onder de aanwijzing bijzondere bromfiets op de Nederlandse weg zijn toegelaten.
- II. Voertuigen die tussen 2018 en het moment van inwerkingtreding van het nieuwe definitieve LEV-kader zijn goedgekeurd onder het regime van het 'tijdelijke' LEV-kader. Voor zover wij kunnen vaststellen is er tot op heden één voertuig goed gekeurd te weten de BSO-bus
- III. LEV-voertuigen die vanaf 2023 /2024 onder het nieuwe regime goedgekeurd zullen worden.
- IV. LEV-voertuigen die illegaal op de weg rondrijden. Er worden via allerlei verkoopkanalen zoals de Mediamarkt e-steps/LEV's verkocht. Tijdens de verkoop wordt de potentiële koper er weliswaar op geattendeerd dat het voertuig alleen op privaat terrein mag worden gebruikt, maar in de praktijk komen we deze ook veelvuldig tegen in de openbare ruimte c.q. op de openbare weg.

2. Goedkeuring voor onbepaalde tijd

Voertuigen die in bovenvermelde indeling onder categorie I. vallen, zullen in een overgangsrecht gaan vallen. De ondernemers die deze voertuigen destijds op de weg hebben gebracht, hebben echter een goedkeuring ontvangen voor onbepaalde tijd. Wat is volgens u de definitie van onbepaalde tijd?

In het hoofdstuk dat handelt over de gevolgen van het nieuwe regime voor de 'huidige aanwijzingen en op basis daarvan toegelaten voertuigen' wordt gesteld dat kosten moeten worden gemaakt voor het verkrijgen van een nieuwe typegoedkeuring. Hierbij wordt voorbijgegaan aan de ontwikkelingskosten die de producenten zullen moeten gaan maken. Kosten die in een eerder stadium ook al gemaakt zijn om het voertuig een aanwijzing als bijzondere bromfiets te laten verkrijgen. Zoals u in de bijdrage van EV Mobility bv kunt nalezen, zijn deze kosten substantieel. Dit leidt ertoe dat betreffende voertuigen (fors) duurder zullen worden. Het zal onmogelijk worden om de concurrentie met de voertuigen uit categorie IV aan te gaan, die veelal voor een fractie van de prijs van een voertuig uit de andere categorieën worden verkocht aan onwetende consumenten of consumenten die welbewust de wet overtreden.

Wij vinden deze situatie niet bijdragen aan verkeersveiligheid en stellen om deze reden voor de voertuigen uit categorie I. automatisch te voorzien van een typegoedkeuring onder het nieuwe LEV-regime. Dit is ook in een eerder stadium aan Vereniging DOET toegezegd.

3. De realiteit van handhaving

Het heeft ons veel tijd gekost om tot een begrijpelijke indeling te komen van de bovengenoemde categorieën. Daarbij zijn wij noodzakelijkerwijs ondersteund door diverse interne en externe experts op het gebied van LEV's.

Het is wat ons betreft zeer de vraag of een politieagent of openbare handhaver zonder al deze zeer specifieke expertise in de dagelijkse praktijk in staat is om binnen korte tijd te bepalen met wat voor soort voertuig hij van doen heeft.

Hierover schrijft u in het hoofdstuk 5 (Uitvoering, toezicht en handhaving): *De prioriteit van de politie gaat allereerst uit naar voertuigeisen die direct raken aan de verkeersveiligheid, zoals het voeren van de verlichting en de snelheid, en eisen die door middel van visuele waarneming door de agent op straat vast te stellen zijn. Bij lastig vast te stellen technische eisen aan het voertuig, zal de politie steeds een afweging moeten maken of bij de beoordeling daarvan de politiecapaciteit het meest effectief ingezet wordt. Waar een voertuig een duidelijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormt door technische gebreken, kan de politie een rijverbod voor het rijden op de weg opleggen. Tevens kan de politie hiervan een melding doen bij de RDW, waarna het voertuig voor herkeuring moet worden aangeboden aan de RDW. Dit gebeurt volgens een reeds bestaande procedure.*

Als de berijder van een illegaal voertuig zich aan de verkeersregels lijkt te houden en wordt omringd door verkeersovertreders dan zal hij/zij zomaar kunnen doorrijden. Wij zien nu al een groot risico voor de huidige berijders van de illegale voertuigen en voorzien dit voor de toekomstige berijders. Deze personen zijn onverzekerd. Wordt het niet tijd voor een grootschalige campagne over de risico's van het rondrijden op een onverzekerd voertuig zoals een illegale E-step of een opgevoerde E-bike? Hoe worden handhavers geïnformeerd over de verschillen tussen legale en illegale LEV's en hoe zullen zij dit kunnen gaan vaststellen? Wordt er in een training voorzien?

4. Capaciteit Keuringsinstantie

In hoofdstuk 7 dat handelt over advies en consultatie stelt u dat *de RDW het wetsvoorstel en de daarbij behorende nieuwe rol haalbaar en uitvoer acht*. Het is de ervaring van de leden van Vereniging DOET dat in de periode voor 2018 bij aanpassingen de communicatie met de RDW zeer moeizaam verliep. Nadien is de situatie niet verbeterd. De indruk is dat er onvoldoende medewerkers met kennis en ervaring over innovatieve voertuigen zoals de LEV's bij de RDW werkzaam zijn.

Doordat ondernemers op dit moment van tijdelijke LEV-wetgeving wachten op een definitief kader valt te verwachten dat er, vanaf het moment dat het LEV-kader is geïmplementeerd, een inhaalslag zal zijn van keuringen. Om de capaciteit te vergroten, zou ook gekeken kunnen worden naar andere keuringsinstanties zoals de TÜV die, als zij op de juiste manier gecertificeerd zijn, ook keuringen kunnen uitvoeren.

Tenslotte

De punten die wij hierboven vermelden gaan over de kosten die gedragen zullen worden door ondernemers die lid zijn bij Vereniging DOET. Een verkeerde gang van zaken. Daarnaast moet er gewerkt worden aan communicatie met de maatschappij over de kansen die LEV-voertuigen bieden, maar ook de risico's die verbonden zijn aan het onverzekerd rondrijden op een illegaal voertuig.

Buiten de scope van deze internetconsultatie, maar fundamenteeler is dat de eisen die worden voorzien in het toekomstige LEV-kader te streng zijn. Zodoende worden de mogelijkheden voor schone, veilige en innovatieve voertuigen in de kiem gesmoord. Dit is ongewenst en is mogelijk de oorzaak van rechtsongelijkheid die leidt tot een situatie waarbij ondernemers die zich aan de regels houden benadeeld worden ten opzichte van 'cowboys'.

In andere landen in de EU kunnen de voertuigen van de ‘cowboys’ worden verkocht. De regelgeving aldaar is flexibeler. Om deze reden stelt Vereniging DOET voor om de Nederlandse wetgeving in afwachting van een LEV-kader in de Europese Unie beter te laten aansluiten op wetgeving in buurlanden zoals bijvoorbeeld België en Duitsland.

Een goed LEV-kader is niet risico-gestuurd maar toekomstgericht en zal er voor zorgen dat er minder grote en meer lichtere voertuigen op lagere snelheid door onze steden zullen rijden. Hierdoor zal de verkeersveiligheid verbeteren!

U kunt voor verdere vragen of opmerkingen contact met ons opnemen via de volgende adressen:

e-mail: jochem@doetdoet.nl

telefoon: 06-27200890