

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.

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 vertegenwoordigd 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 goederentransport.

- 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 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 (first en 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:

Dubbele rol

De in mei 2019 opgestelde tijdelijke aanscherping van de Beleidsregel aanwijzing bijzondere kader is opgesteld naar aanleiding van advies van het RDW en het SWOV. Deze zelfde eisen worden nu permanent gemaakt. Hiermee lijkt het RDW richtinggevend te zijn geweest bij het opstellen van de permanente eisen die gesteld worden aan bijzondere bromfietsen. RDW heeft, zoals hierboven aangegeven, destijds deze keuringseisen van de '(tijdelijke) Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen van mei 2019' opgesteld en wordt nu ook de 'onafhankelijke' keuringsinstantie. Wij vragen ons of deze dubbele rol van de RDW haar onafhankelijkheid nu voldoende garandeert, zeker gezien het destijds ontbreken van de genoemde consultatie. Deze dubbele rol van de RDW is ook moeilijk te rijmen met de Scheiding van verantwoordelijkheden zoals in de memorie van toelichting (Kamerstuk 36269-3) is beschreven

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

Juiste testregime?

Er is gekozen voor eisen die gebaseerd zijn op de Bromfiets Verordening (EU) 168/2013. Hierbij zijn specifieke eisen gesteld zoals richtingaanwijzers, luchtbanden die eerder van toepassing zijn op bromfietsen dan de voertuigen die logischerwijs onder de bijzondere bromfiets categorie vallen. Deze constatering is niet alleen van Vereniging DOET maar valt ook op te maken uit het feit dat in andere landen van de Europese Unie een veel lichter regime wordt aangehouden voor e-steps en andere voertuigen die men als bijzondere bromfiets kan aanmerken.

Onderdelen die van een bijzondere bromfiets daadwerkelijk een bijzondere bromfiets maken lijken niet te worden gekeurd. In de artikelen 5.6a1 tot en met 5.6a 71 worden geen functionele eisen omschreven en een manier van testen die bij dergelijke eisen past. De wijze van keuren is op de meeste momenten visueel, auditief of doormiddel van een testrit. Wat er visueel, auditief dan wel doormiddel van een testrit geconstateerd moet worden, verder dan 'deugdelijkheid' en of een voertuig luchtbanden bezit, wordt niet omschreven. In de periode van voor 2019 hebben leden van Vereniging DOET veelvuldig te maken gehad met vage eisen die resulteerden in (te) lange procedures en te veel onduidelijkheden over wat, wanneer en hoe gekeurd moest worden. Daarnaast lijkt hiermee geen mogelijkheid te worden gecreëerd om andere keuringsbureaus via vastgestelde procedures te laten keuren. Bijvoorbeeld in Duitsland heeft men de TÜV de gelegenheid gegeven om voertuigen te keuren. Functionele eisen zoals onder andere omschreven in de Europese richtlijn (EN17128) in heldere procedures zouden hierbij een rol kunnen spelen. Dat dit niet op deze wijze heeft plaatsgevonden is een gemiste kans. Zou men een analogie naar het dierenrijk maken dan zou je kunnen stellen dat men een eend keurt volgens de eisen waaraan aan olifant moet voldoen. Volgens dit zelfde principe moet de eend over een slurf beschikken maar wordt er niet gekeken of de vleugels van de eend voldoen en of de veren van een goede kwaliteit zijn om te kunnen vliegen.

Capaciteit Keuringsinstantie

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. Daarnaast zijn er in de periode vanaf mei 2019 tot heden (januari 2023) wel voertuigen zoals e-steps ter keuring aangedragen maar werd dit proces dusdanig complex en ontransparant bevonden door de ondernemers dat dit proces werd gestaakt. Enkele ondernemers zijn ook failliet geraakt.

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.

Overgangsregeling

In Artikel 3.10.1 wordt een overgangsregeling omschreven. Hierin wordt aangegeven dat de restantenvoorraadregeling in lijn is met de restantenvoorraadregeling die nu voor (reguliere) bromfietsen geldt. Maar die vergelijking gaat mank juist omdat de eisen multi-interpretabel lijken te zijn. Houdt deze regeling er rekening mee dat de ondernemers pas vanaf het moment van bekendmaking van het LEV-kader het voertuig kunnen gaan aanpassen? Hierna volgt een gang naar de RDW pas ter plaatse duidelijk zal zijn aan welke eisen voldaan moet worden. De RDW die ten gevolge van de voornoemde inhaalslag waarschijnlijk extra werk zal hebben.

Tenslotte

Bij Brommer Verordening 168/2013 wordt de conformity of Production (COP) in alle landen geaccepteerd. Voor voertuigen die als bijzondere bromfiets worden aangewezen zal gaan gelden dat zij voor zowel voor Duitsland als voor Nederland een COP moeten verkrijgen. De producent zal twee keer moeten betalen.

Een goed LEV-kader is niet risico-gestuurd maar toekomstgericht en zal er voor zorgen dat er ten opzichte van de huidige situatie, waarin bestelbusjes en auto's het straatbeeld domineren, er kleinere en 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