



Den Haag, oktober 2021

Petitie "nieuw" toelatingskader voor LEV's?

Aan: Tweede Kamerleden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Verzoekschrift tot aanpassing beleid en regelgeving omtrent elektrische deelsteps

Geachte mevrouw, heer,

De Nederlands Micro Mobiliteits Coalitie (NMMC) biedt u hierbij een formele petitie aan, omdat haar deelnemers zich als branche zorgen maken over de beleidsontwikkelingen gerelateerd aan het toelatingskader voor licht elektrische voertuigen (LEV) in Nederland.

Wat is de NMMC?

De Nederlandse Micro Mobiliteit Coalitie (NMMC) is een ad hoc coalitie die is opgericht door 6 marktleiders in elektrische deelsteps (e-steps) in Europa: Bird, Bolt, Dott, Lime, Tier en Voi. We zijn gespecialiseerd in het bieden van mobiliteitsdiensten op de korte afstand die een nuttige rol kunnen vervullen in stedelijke gebieden.

De oprichting van deze coalitie vindt zijn oorsprong in achterblijvende (nationale) beleidsontwikkelingen in Nederland op het gebied van deelmobiliteit en micromobiliteit. Via deze coalitie willen wij bijdragen aan een slimme en op feiten gebaseerde regulering voor een veilig gebruik van elektrische steps in Nederland. Dagelijks maken in Europa meer dan een miljoen mensen gebruik van onze e-steps in andere Europese landen. We werken samen met lokale overheden om deelvervoer veilig en verantwoord te implementeren. Momenteel blijft Nederlandse wetgeving op nationaal niveau achter. Dit is een gemiste kans omdat elektrische deelsteps minder beslag op de schaarse ruimte leggen dan veel andere vervoersmiddelen (zoals de auto) én omdat elektrische deelsteps een bijdrage leveren aan de zogenoemde 'modal shift'.

Huidige situatie: onwenselijk

De huidige situatie is voor alle betrokken partijen onwenselijk.

- Consumenten kunnen wel legaal e-steps aanschaffen, maar mogen er vaak niet legaal mee rijden op de openbare weg, behalve als er sprake is van voetaandrijving (bijv. elektrische ondersteuning bij het stappen). Dit leidt tot onduidelijkheid, met als gevolg dat consumenten soms onwetend onverzekerd rondrijden.
- Nederlandse gemeenten hebben e-steps al opgenomen in hun lokale programma's voor deelmobiliteit maar kunnen hier niet mee starten. Een stad als bijvoorbeeld Rotterdam heeft het lokale programma startklaar om e-steps gecontroleerd toe te voegen aan de mobiliteitsmix, maar kan dit door de huidige situatie niet uitvoeren.
- Producenten hebben te maken met onduidelijke en onzekere regelgeving. Zij zouden in de nieuwe voorstellen speciaal voor de relatief kleine Nederlandse markt aanpassingen moeten doorvoeren.
- Aanbieders van deelvervoer, waar inmiddels overal ter wereld ervaring mee op is gedaan, mogen e-steps niet in Nederland aanbieden aan Nederlandse gemeenten.

Kortom, de huidige situatie is onwenselijk voor consumenten, producenten, aanbieders van deelvervoer en gemeenten met een programma voor deelvervoer.



Wat gaat de petitie over?

De NMMC verwelkomt de voortgang die is gemaakt in de laatste maanden op het gebied van het toelatingskader voor licht elektrische voertuigen. Tegelijkertijd stelt de coalitie wijzigingen voor op het nieuwe toelatingskader voor LEV's, en zijn er een aantal aandachtspunten die moeten worden aangekaart. In de petitie hieronder ziet u de belangrijkste knelpunten aan.

Wat willen wij bereiken?

Wij lichten politici en beleidsadviseurs graag toe welke onderdelen van beleid en wetgeving problematisch zijn, en moeten veranderen om Nederlandse steden te kunnen laten profiteren van de voordelen van elektrische deelsteps. Dit zal steden helpen verduurzamen en het Nederlandse mobiliteitsnetwerk verder verrijken.

Met vriendelijke groet,

- ❖ Jonatan de Boer (Bird),
- ❖ Welmoed Neijmeijer (Bolt),
- ❖ Sven Jaspers (Dott),
- ❖ Garance Lefevre (Lime),
- ❖ Nils Verkennis (Tier),
- ❖ Lucy Yu (Voi).



Petitie: verzoekschrift tot aanpassing beleid en regelgeving omtrent elektrische deelsteps

De coalitie verwelkomt de voortgang die is gemaakt in de laatste maanden op het gebied van het toelatings kader voor licht elektrische voertuigen. Nederland is het laatste land in Europa waar e-steps niet zijn toegestaan en het is hoog tijd dat dit innovatieve vervoersmiddel ook in Nederland zijn intrede kan doen. Nieuwe regelgeving dient ervoor zorg te dragen dat dit op een veilige manier gebeurt. Al lijkt de regelgeving zoals voorgesteld weinig vernieuwend te zijn en het zelfs nog moeilijker maken voor aanbieders om aan te voldoen.

De huidige regelgeving, de Beleidsregel 'aanwijzing Bijzondere Bromfiets', is volledig gebaseerd op EU Verordening 168/2013 en staat introductie van elektrische steps en andere innovatieve voertuigen niet toe. De technische vereisten in deze regelgeving zijn gebaseerd op de auto- en motor industrie en daarom vaak lastig tot onmogelijk om aan te voldoen voor producenten van LEVs. TRL, een gerenommeerd transport onderzoeksbureau uit het Verenigd Koninkrijk, heeft in het voorjaar van 2021 op verzoek van de Europese Commissie onderzoek gedaan naar het toelaten van LEVs tot de weg. TRL concludeerde dat *'we feel that there is no evidence to support adoption of the first option'* waarbij de eerst optie de opname van LEVs in EU Verordening 168/2013 betrof.¹

Er wordt in de huidige regelgeving tevens gevraagd om certificaten die voor deze vervoermiddelen niet kunnen worden behaald. Een concreet voorbeeld: testlocaties kunnen voertuigen met een snelheid van lager dan 25 km/u niet testen aan sommige van de VN-ECE reglementen die vereist worden door de regelgeving, omdat voertuigen met een maximumsnelheid van 25 km/u expliciet zijn uitgezonderd van toepassing van dit reglement.

Daarenboven lijkt de RDW met capaciteitsproblemen te kampen, waardoor men de aanvragen niet op een vlotte manier kan behandelen. Dit leidt tot vertragingen en hoge kosten voor producenten.

NMMC betreurt daarom dat de Minister dezelfde denkrichting heeft aangehouden bij het vormgeven van het LEV kader. Een e-step is in gewicht, functionaliteit en snelheid gelijk aan een e-fiets en zou derhalve op dezelfde manier moeten worden ingeschaald. Hieronder lichten wij daarom graag enkele kritieke punten toe op het concept LEV-kader en geven suggesties voor oplossingen.

1) Toelating tot de weg

Inhoud

Hoewel de huidige Beleidsregel aanwijzing Bijzondere Bromfiets het niet toestaat om steps op de weg te krijgen, blijft de Minister herhaaldelijk aangeven dat dit wel degelijk mogelijk is en dat dit ook zo zal zijn onder het nieuwe LEV kader. Als aanbieders van deelsteps zijn wij het hier niet mee eens. Het nieuwe toelatings kader maakt het zelfs nog moeilijker voor aanbieders om de markt te betreden, gezien de aanvullende veiligheidsvereisten (waarvan niet is bewezen dat deze tot meer veiligheid leiden) die worden gesteld aan steps.² Met dit toelatings kader gaat het Ministerie voorbij aan bestaande, bewezen toelating kaders (bijvoorbeeld Duitsland en België), en wordt het aanbieders onmogelijk gemaakt om hun producten op de Nederlandse markt aan te bieden.

Proces

¹ Study on market development and related road safety risks for L-category vehicles and new personal mobility devices, 21-04-2021, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b042f558-a319-11eb-9585-01aa75ed71a1>, p. 20.

² Voor de volledigheid voegen wij in bijlage 2 onze brief toe van 24 september j.l. waarin wij het Ministerie van onze reactie voorzien op de technische eisen, die het ons inziens nog moeilijker maken om de markt te betreden.



In april 2021 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan verschillende stakeholders een outline voorgelegd waarin beleidskeuzes ten aanzien van het LEV kader kenbaar werden gemaakt (bijlage 1). De stakeholders werden geconsulteerd over enkele elementen van deze outline, maar er was geen ruimte om te spreken over andere onderdelen, zoals de toelating tot de weg. De keuze om voor categorie 1b te kiezen, voor een systeem van voorafgaande goedkeuring, werd ook niet nader gemotiveerd. Het Ministerie verwees slechts naar een advies van de RDW, dat niet werd gedeeld met deelnemers.

In juni 2021, tijdens een Directeurenoverleg, heeft het Ministerie toegezegd de toelichting en motivatie van de RDW, op basis waarvan het Ministerie de beslissing over toelating tot de weg heeft genomen, te delen met stakeholders.

Tijdens een volgend overleg op 30 september 2021, werd door het Ministerie gemeld dat de RDW nog werkt aan een toelichting voor het advies dat zij in het voorjaar van 2021 gegeven heeft, ten aanzien van de toelating tot de weg van categorie 1b. Tot op heden heeft NMMC niets ontvangen, waardoor het lijkt alsof *het Ministerie een ingrijpende keuze maakt ten aanzien van toelating tot de weg van een voertuigcategorie, zonder dat zij hier gedegen onderbouwing en advies voor heeft ontvangen.*

Voorstel

NMMC stelt voor om aan te sluiten bij het Duitse model van certificering. In Duitsland is voor een weloverwogen aanpak gekozen om de normen voor elektrische step-voertuigen te reguleren. Het invoeren van een uitgebreide reeks normen op nationaal niveau, heeft duidelijkheid verschaft voor alle betrokken belanghebbenden, van consumenten tot weggebruikers. Bovendien dragen de voorschriften inzake veiligheidsvoorzieningen ertoe bij dat alle elektrische steps op een veilige manier kunnen worden gebruikt. NMMC pleit er daarnaast voor om de erkenning van toelating tot de weg in Duitsland over te nemen, zodat producenten e-steps die in Duitsland zijn goedgekeurd ook in Nederland op de weg kunnen brengen.

Alternatief stelt NMMC voor om een systeem van zelfcertificering te hanteren, zoals in het merendeel van de Europese lidstaten, waaronder België, met succes is geïmplementeerd. Dit strookt ook met de categorie indeling in de outline, waar een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen categorie 1 en 2. Elektrische (deel)steps zouden namelijk op dezelfde wijze toegelaten moeten worden als elektrische fietsen, gezien zij qua gewicht, functionaliteit en snelheid in dezelfde groep horen.

Zelfcertificering gebeurt normaliter op basis van de vereisten in de Europese Machinerichtlijn. In oktober 2020 is tevens een Europese standaard ontwikkeld voor licht elektrische voertuigen, EN 17128.³ NMMC stelt voor om in Nederland deze standaard te hanteren als basis bij keuze voor een systeem van zelfcertificering. Dit zorgt voor een hoge mate van veiligheid en een soepele introductie van LEVs als de e-step in de Nederlandse markt.

2) Nominale vermogen limiet

De Minister heeft in 2020 aangekondigd dat het nominaal vermogen van categorie 1b LEVs zou worden vastgesteld in de zomer van 2021. Helaas is hierin nog geen keuze gemaakt. NMMC zou willen voorstellen een redelijke grens vast te stellen voor de nominale vermogen limiet, tussen 500 en 1.000 Watt.

Europese buurlanden hebben ten aanzien hiervan verschillende benaderingen gevolgd. Verscheidene lidstaten hebben een zeer lage limiet van ongeveer 250 Watt vastgesteld, gebaseerd op het onjuiste idee dat dit de verkeersveiligheid ten goede zou komen. In plaats daarvan kan een lage limiet gevaarlijke situaties creëren voor LEV-gebruikers, bv. wanneer een LEV-gebruiker snel moet versnellen om een andere weggebruiker te ontwijken die haar/hem in een gevaarlijke situatie brengt. Met een maximumlimiet van minder dan 500 Watt heeft de e-step mogelijk niet voldoende vermogen om te versnellen en zo een botsing te vermijden.

³ Standaard EN17128:2020

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/cen/06f10ef5-7444-4c8d-bdf5-1090295e5031/en-17128-2020>



De lage nominale vermogenslimiet komt historisch gezien uit de e-fiets-industrie, waar een gebruiker hogere snelheden kan bereiken door gebruik te maken van ondersteuning en gelijktijdig trappen. Een vermogen van meer dan 250 watt is niet nodig vanwege de mogelijkheid tot trappen. Bij e-steps en andere volledig elektrische voertuigen bestaat dat gevaar niet, omdat trappen niet mogelijk is. Dit betekent echter ook dat een lager nominaal vermogen een negatief effect heeft op grotere of zwaardere mensen, omdat zij meer moeite zullen hebben om vooruit te komen bij sterke tegenwind of wanneer zij een helling opgaan.

Onze oproep

De NMMC werkt graag mee aan de veilige implementatie van LEVs in Nederland. Daarom denken wij actief mee over het implementeren van het LEV-kader, wat wij als een positieve stap vooruit zien. Echter, zoals in dit verzoekschrift wordt aangehaald, zijn er nog diverse verbeterpunten te benoemen voor de inschaling van de e-step.

- NMMC zou willen voorstellen een redelijke grens vast te stellen voor de nominale vermogen limiet, tussen 500 en 1.000 Watt.
- Wij willen tevens benadrukken dat de elektrische (deel)step in dezelfde categorie hoort te vallen als een e-fiets, vanwege de vergelijkbare functionaliteit, snelheid en gewicht.
- Wij pleiten daarom voor het aansluiten bij het Duitse model en overname van de erkenning van toelating tot de weg in Duitsland bij het toelatings kader, om zo aanbieders en Nederlandse gemeenten de ruimte te geven de keuze te maken om te starten met deze voertuigen in Nederland.

Wij hopen dat u deze punten mee zult nemen in de verdere behandeling van het LEV-kader. Wij zijn vanzelfsprekend bereid om vragen te beantwoorden over het bovenstaande; de NMMC biedt zichzelf graag aan als gesprekspartner om bij te dragen aan de veilige implementatie van LEVs, zoals elektrische (deel)steps, in Nederland.