

Vergaderjaar 2020–2021

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 886**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2020

Met deze brief informeer ik u over de Staat van de Verkeersveiligheid 2020 van SWOV (voorheen Monitor Verkeersveiligheid). Deze brief gaat vervolgens in op de outline van het toelatingskader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs). Tot slot is een aantal andere onderwerpen opgenomen op het gebied van verkeersveiligheid en wegvervoer.

#### **Staat van de Verkeersveiligheid 2020**

De Staat van de Verkeersveiligheid 2020 bevat de ontwikkelingen in het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden in 2019 en geeft een doorkijk naar 2020 en verder. De cijfers laten zien dat de urgentie om de verkeersveiligheid in ons land te verbeteren onverminderd hoog blijft. Achter deze kille cijfers gaat enorm veel leed schuil. Dit leed van slachtoffers en nabestaanden maakt dat verkeersveiligheid voor mij topprioriteit is. Daarom blijf ik hier de komende tijd hard aan werken, samen met medeoverheden en maatschappelijke partijen. Uitgangspunt daarbij zijn de ambities van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het Landelijke Actieplan Verkeersveiligheid 2019–2021 (LAP) bevat de maatregelen van de rijksoverheid voor de uitvoering van het SPV. Voor de zomer van 2021 wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de voortgang hiervan. Om te bezien welke nieuwe landelijke maatregelen moeten worden ingezet om verder uitvoering te geven aan het SPV, wordt gewerkt aan een nieuw LAP. Met dit nieuwe LAP, dat voor eind 2021 gereed is, wordt beoogd een volgende stevige stap te zetten in het bereiken van de gezamenlijke ambitie van het SPV: nul verkeersslachtoffers in 2050. Het aandeel ouderen onder de verkeersslachtoffers als kwetsbare groep verkeersdeelnemers blijft stijgen, zo blijkt uit de Staat van de Verkeersveiligheid 2020. Daarom werk ik aan een plan veilige mobiliteit ouderen. Het streven is om u in het eerste kwartaal van 2021 te informeren over dit plan.

In mijn brief van 7 december jl.<sup>1</sup> informeerde ik u al over de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Uit de vele aanvragen die zijn binnengekomen voor een rijksbijdrage aan verkeersveiligheidsmaatregelen blijkt dat de urgentie om de verkeersveiligheid te verbeteren, breed wordt gedragen. Ik heb circa € 165 mln. beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet, zoals de aanleg van oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, het verbreden van fietspaden en de aanleg van rotondes. Hierdoor kunnen, vaak al op korte termijn, verkeersveiligheidsknelpunten worden opgelost. Provincies, gemeenten en waterschappen investeren eenzelfde bedrag.

Hieronder treft u beknopt de belangrijkste cijfers en ontwikkelingen uit de Staat van de Verkeersveiligheid 2020 aan. Op 15 april jl. maakte het CBS<sup>2</sup> bekend dat er 661 mensen in het verkeer om het leven kwamen in 2019<sup>3</sup>. Fietsers zijn, na auto-inzittenden, niet alleen de grootste groep bij de verkeersdoden, hun aantal nam de afgelopen tien jaar toe met gemiddeld 2% per jaar. Het aantal ernstige verkeersgewonden voor 2019 is door SWOV vastgesteld op 21.400<sup>4</sup>. Vooral het aandeel fietsers onder ernstig gewonden stijgt, van 57% in 2010 naar 66% in 2019.

Een nadere analyse van de ontwikkelingen in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden treft u aan in de bijgevoegde Staat van de Verkeersveiligheid 2020 (bijlage 1) van SWOV<sup>5</sup>. SWOV geeft naast een analyse over 2019 ook een doorkijk naar 2020 en verder. SWOV constateert op basis van voorlopige ongevallencijfers tot en met september dat de (tijdelijke) afname van de mobiliteit vanwege de coronamaatregelen het totaal aantal verkeersdoden nauwelijks lijkt te beïnvloeden en daarmee verwacht SWOV over geheel 2020 ongeveer 680 verkeersdoden. Vanaf september ontwikkelen de ongevallencijfers<sup>6</sup> zich echter gunstiger dan vorig jaar. In de volgende Staat van de Verkeersveiligheid zal een diepgaande analyse van dit bijzondere jaar aan bod komen.

### **Outline toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs)**

In de brieven aan uw Kamer van 25 mei 2020<sup>7</sup> en 1 oktober 2020<sup>8</sup> en in het notaoverleg verkeersveiligheid van 12 oktober 2020 is toegezegd aan uw Kamer in december 2020 een outline te sturen van een nieuw nationaal toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). Met deze brief voldoe ik aan deze toezegging. Tevens voldoe ik hiermee aan de toezegging in mijn brief van 2 juli 2020<sup>9</sup> om uw Kamer te informeren over een raamwerk voor de toelating van gehandicaptenvoertuigen.

#### Aanleiding toelatingskader LEVs

In de steden wordt het drukker en het gebruik van LEVs neemt toe. Professionele vervoerders maken steeds meer gebruik van lichtere,

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/12/07/regeling-stimulering-verkeersveiligheidsmaatregelen-2020-2021>.

<sup>2</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/16/meer-twintigers-en-dertigers-omgekomen-in-verkeer-in-2019>.

<sup>3</sup> Een uitsplitsing naar o.a. vervoerswijze, leeftijd en wegbeheerder is te vinden op: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers/index.aspx>.

<sup>4</sup> SWOV(2020) – De Staat van de Verkeersveiligheid 2020 – R-2020-27.

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>6</sup> Achtergrondrapportage monitoring mobiliteit COVID-19: <https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/86/dutch-mobility-innovations/files/37249/20201209-achtergrondrapportage-monitoring-mobiliteit-pdf>.

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 827.

<sup>8</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 866.

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 843.

kleinere voertuigen. Voorbeelden zijn pakketbezorgers op grote e-bakfietsen en maaltijdbezorgers op e-fietsen. Naast privébezit en -gebruik worden LEVs ook steeds meer aangeboden in deelsystemen (in het buitenland ook e-steps). De sterke opkomst en het toenemend gebruik van LEVs vragen om een herziening van de wijze waarop deze voertuigen momenteel zijn toegelaten op de weg, om zo de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit wordt onderstreept in het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) van 16 oktober 2019 over het veilig toelaten van LEVs op de weg. De aanbevelingen van de OvV heb ik overgenomen<sup>10</sup>.

De inzet van lenW is om te komen tot een Europees kader voor LEVs ter voorkoming van een lappendeken van verschillende regels in de lidstaten van de EU. Dit vergt tijd. Daarom wordt parallel gewerkt aan een nieuw nationaal kader voor LEVs. Dat schept helderheid voor gebruikers en fabrikanten en draagt bij aan het veilig gebruik van deze voertuigen. Zodra er een Europees toelatingskader is voor de LEVs, zal dit het nationaal toelatingskader vervangen.

### Huidige regels voor LEVs

Verordening (EU) nr. 168/2013 (hierna: de Verordening) vormt het startpunt voor de toelating van lichte voertuigen. Deze Verordening beschrijft de technische eisen bij de goedkeuring van voertuigen. Eerst wordt gekeken of het voertuig onder deze Verordening valt en dus een EU typegoedkeuring nodig heeft. Voorbeelden van deze EU typegoedkeuring zijn de bromfiets (inclusief de snorfiets, de speed-pedelec en de e-step met zadel) en brommobielen zoals de Biro.

In de Verordening worden onder andere gehandicaptenvoertuigen, bepaalde elektrische fietsen<sup>11</sup>, voertuigen zonder zitplaats<sup>12</sup> en zelfbalancerende voertuigen<sup>13</sup> uitgesloten.

Aangezien de Verordening niet van toepassing is op deze voertuigen, kunnen nationaal eisen worden gesteld, voor zover het EU-recht (regelgeving op andere terreinen zoals de Machinerichtlijn) dit toestaat. De Verordening werkt dus als een filter voor datgene wat nationaal mag worden geregeld. Hier ligt wel nog een keuze voor welke voertuigen lidstaten nationaal regels willen stellen.

In Nederland hebben we op dit moment bijvoorbeeld geen goedkeuringsprocedure voor voertuigen met trapondersteuning tot 250 Watt en 25 km/u (e-bikes, e-bakfietsen) en gehandicaptenvoertuigen (zoals scootmobielen). Deze kunnen zonder toelatingsprocedure de weg op. Voor voertuigen zonder zitplaats en voor zelfbalancerende voertuigen is er wel een toelatingsprocedure. Voor deze voertuigen geldt het huidige nationaal kader voor bijzondere bromfietsen. Hieronder vallen bijvoorbeeld de e-step zonder zadel, de Segway en de BSO-bus. De voertuigen die momenteel onder het kader voor bijzondere bromfietsen vallen, zijn niet allemaal gelijksoortig. Sommige worden gebruikt voor individueel vervoer (bijvoorbeeld de e-step) en andere worden gebruikt voor vervoer

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 845.

<sup>11</sup> Fietsen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 W waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt.

<sup>12</sup> Hieronder wordt ook begrepen het ontbreken van een bestuurderszitplaats.

<sup>13</sup> Een voertuigontwerp dat is gebaseerd op een inherent instabiel evenwicht en dat een hulpcontrolesysteem nodig heeft om in evenwicht te blijven, en waartoe onder andere gemotoriseerde éénwielers en gemotoriseerde voertuigen met twee parallel geplaatste wielen behoren.

van personen (bijvoorbeeld de BSO-bus). Deze ongelijksoortige voertuigen moeten in beginsel wel allemaal voldoen aan dezelfde toelatingseisen.

Om deze redenen is na de zomer van 2019 gestart met het ontwikkelen van een outline voor een nieuw nationaal toelatingskader voor LEVs. Hiervoor zijn diverse onderzoeken en consultatietrajecten uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn per brief van 16 juli 2020 met uw Kamer gedeeld<sup>14</sup>. Deze uitkomsten zijn meegenomen in het raamwerk voor de outline dat op 1 oktober aan uw Kamer is gestuurd<sup>15</sup>. Vervolgens is het raamwerk verder ingevuld. Mede op basis van uitgebreide consultatie van partijen gedurende dit traject (waaronder ANWB, BOVAG, Fietsersbond, RAI Vereniging, SWOV, RDW, Verbond van Verzekeraars, VNG en VVN) is de outline nu gereed.

### Hoofdonderdelen outline nieuw nationaal toelatingskader LEVs

Het raamwerk van de outline voor het toelatingskader bestaat uit de categorie-indeling, de wijze van toelating, de eisen die gesteld worden aan toelating tot de weg en de eisen die gesteld worden voor gebruik op de weg. De keuzes die gemaakt zijn, hangen in meer of mindere mate samen met de plaats op de weg van deze voertuigen. De hoofdonderdelen van de outline zijn hieronder beschreven en in de bijlage onderaan deze brief staat een schematisch overzicht van de outline met een nadere toelichting.

#### *Categorie-indeling*

Als basis voor de outline is een categorie-indeling gemaakt van LEVs, waarbij gelijksoortige voertuigen in dezelfde categorie zijn geplaatst zodat ze aan dezelfde eisen moeten voldoen. Hiermee wordt geborgd dat gelijksoortige LEVs gelijk worden behandeld. Het LEV-kader is verdeeld in twee hoofdcategorieën op basis van massa rijklaar (massa van het voertuig inclusief batterijen zonder belading), met als belangrijkste reden dat een grotere massa grotere gevolgen heeft voor medeweggebruikers in het geval van een aanrijding. De grens tussen lichte, kleine (cat. 1) en zware, grote (cat. 2) LEVs is gezet op 55 kg.

Beide hoofdcategorieën zijn gesplitst in twee categorieën. Voor de kleine en lichte LEVs (<55 kg) is het onderscheid gebaseerd op trapondersteuning. In de ene categorie vallen de elektrische fietsen en lichte, kleine elektrische bakfietsen (cat. 1a) en in de andere categorie vallen alle lichte LEVs zonder trapondersteuning zoals de e-step (cat. 1b). Voor de grote en zware LEVs (>55 kg) is het onderscheid gebaseerd op goederen- (cat. 2a) en personenvervoer (cat. 2b).

#### *Wijze van toelating en toezicht*

Per categorie is gekeken naar de wijze van toelating tot de weg (zelfcertificering of goedkeuring) en de wijze van toezicht (op de markt of op de fabricage). Het uitgangspunt is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij bestaande toelatingskaders.

Voor de categorie elektrische fietsen en kleine elektrische bakfietsen tot 55 kg (cat. 1a) wordt vastgehouden aan het huidige regime van zelfcertificering en toezicht op de markt zoals toegelicht in de brief van 1 oktober jl. Ook voor de zware en grote LEVs (cat. 2a en 2b) is de keuze in die brief

<sup>14</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 845.

<sup>15</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 866.

toegelicht. Voor deze categorie geldt goedkeuring vooraf door een onafhankelijke keuringsinstantie en toezicht op de fabricage. Het toelatingsregime voor relatief zware, grote e-bakfietsen, die nu nog op dezelfde manier worden toegelaten als e-fietsen, wordt dan gelijkgetrokken met het regime zoals dat nu geldt voor de bijzondere bromfietsen.

Voor de categorie lichte en kleine LEVs zonder trapondersteuning tot 55 kg (cat. 1b) is de RDW gevraagd om advies over de wijze van toelating. Aangezien Duitsland al een nationaal toelatingskader heeft voor dit soort LEVs, is de RDW tevens gevraagd om nader uit te zoeken hoe in Duitsland het regime van toelating en toezicht werkt.

De RDW adviseert voor deze categorie vast te houden aan het huidige regime voor bijzondere bromfietsen: goedkeuring vooraf door een onafhankelijke keuringsinstantie en toezicht op de productie. Het risico dat het regime van zelfcertificering leidt tot onveilige voertuigen op de weg en/of afwijkingen in de productie vindt de RDW te groot voor de verkeersveiligheid. De RDW stelt voor om na bijvoorbeeld vijf jaar het regime te evalueren. Nu is er, gelet op de paar voertuigen (vooral e-steps) die de RDW aangeboden heeft gekregen, niet het vertrouwen dat zelfcertificering of een lichter regime van toelating verantwoord is. De RDW constateert dat Duitsland het proces volgt zoals gebruikelijk is als er sprake is van een typegoedkeuring. Het proces is daarmee qua structuur gelijk aan de processen zoals deze ook in Verordening (EU) nr. 168/2013 worden gevolgd. Dit advies van de RDW is in lijn met de aanbevelingen uit het rapport van de OvV om een onafhankelijke keuringsinstantie verantwoordelijk te maken voor de besluitvorming bij toelatingen van nieuwe voertuigen en te zorgen dat aan de toelating een integrale risicobeoordeling ten grondslag ligt.

#### *Technische eisen*

Voor iedere categorie is een specifieke set van technische eisen nodig waar het voertuig aan getoetst gaat worden voor de toelating (ongeacht het toelatingsregime). De bestaande kaders gelden als uitgangspunt voor deze eisen zoals toegelicht in de brief van oktober jl.

Voor de meest onderscheidende eisen, te weten de maximale afmetingen, de maximumconstructiesnelheid, de maximummassa, het maximaal nominaal vermogen en het maximale aantal passagiers, zijn de keuzes opgenomen en nader toegelicht in de bijlage onderaan deze brief.

Voor de categorie e-(bak)fietsen tot 55 kg (cat. 1a) is de keuze gemaakt de huidige eisen te handhaven. Voor de andere categorieën wordt gewerkt aan een set van technische eisen. Om tot een voorstel van de set van eisen te komen voor de kleine en lichte LEVs zonder trapondersteuning tot 55 kg (cat. 1b) vergelijkt de RDW momenteel vier verschillende normen ((EU) nr. 168/2013, EN-17128<sup>16</sup>, Duitse norm<sup>17</sup>, Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen). Voor de grote en zware LEVs gelden Verordening (EU) nr. 168/2013 en de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen als basis. Uiteindelijk worden deze sets nader uitgewerkt door de RDW met andere experts.

#### *Plaats op de weg in relatie tot breedte en snelheid*

Dit najaar stond in het teken van verdiepende discussies met medeoverheden en enkele andere organisaties om de implicaties van een maximale

<sup>16</sup> EU industriestandaard voor Personal Light Electric Vehicles.

<sup>17</sup> Eisen uit de nationale toelatingsregels voor LEVs van Duitsland.

breedte en een maximumconstructiesnelheid te duiden. Eerder was namelijk door de stakeholders geconstateerd dat op plekken waar sprake is van drukte, of waar de fietsinfrastructuur niet aan de CROW-richtlijnen (kan) voldoen, te brede en te snelle LEVs mogelijk leiden tot ongevallen en subjectieve onveiligheid.

Tijdens deze verdiepende discussie is nader ingezoomd op de uitdagingen om LEVs veilig in te passen in de infrastructuur en is ook gekeken naar de kansen die LEVs bieden om (lokale) doelstellingen voor bijvoorbeeld duurzame mobiliteit te behalen. De conclusie is dat voor de echte kleine LEVs, zoals de fiets met trapondersteuning en de kleine e-bakfiets, het fietspad de meest logische plek is. De categorieën zware en brede LEVs vormen een aandachtspunt om een veilige menging met het overige verkeer op het fietspad of op de rijbaan mogelijk te maken. De rijbaan kan mogelijk een alternatief zijn voor het fietspad wanneer er bijvoorbeeld sprake is van een 30 km/u-weg. In het kader van de verkeersveiligheid is in de outline van het toelatingskader voor LEVs de maximale breedte van alle LEVs op meer dan twee wielen gesteld op 1,0 meter. Voor LEVs op twee wielen is de maximale breedte 0,75 meter, wat in lijn is met de huidige regelgeving voor de (e-)fiets. De maximale constructiesnelheid voor alle LEVs is gesteld op 25 km per uur. In de bijlage onderaan deze brief zijn de keuzes toegelicht. Tegelijkertijd is er het besef dat het LEV-kader de komst van brede voertuigen op het fietspad niet zal tegenhouden. Op dit moment worden brede voertuigen al toegelaten op het fietspad. Bijvoorbeeld een e-bakfiets op drie wielen die via goedkeuring volgens Verordening (EU) nr. 168/2103 is toegelaten mag maximaal twee meter breed zijn. Bij een maximumconstructiesnelheid van 25 km/u wordt dit voertuig geregistreerd als snorfiets en rijdt dan in de meeste gevallen op het fietspad. Daarnaast spelen bij met name wegbeheerders van grotere gemeenten diverse relevante ontwikkelingen zoals verdichtingsopgaven, de toenemende drukte op de fietspaden en discussies over het inrichten van de stad met 30 km/u als norm in plaats van 50 km/u. Met de stakeholders werd geconstateerd dat deze ontwikkelingen vragen om een robuuste verdeling van de openbare ruimte die niet op de korte termijn te realiseren is en waar het LEV-kader dan ook niet de oplossing voor kan zijn.

De discussie over de plaats op de weg, in relatie tot breedte en snelheid, krijgt in 2021 een vervolg waarbij in samenwerking met stakeholders concrete scenario's uitgewerkt worden om inzicht te krijgen in de effecten, kansen, bedreigingen en onzekerheden ten aanzien van LEVs in de praktijk. Deze vervolgstappen leiden mogelijk tot een verfijning van enkele parameters van het toelatingskader, zoals de maximale breedte en de maximumconstructiesnelheid, en tot andere mogelijkheden om ruimte te creëren op de fietspaden zoals spitstijden voor bezorgingsdiensten of pakketdiensten. Daarbij blijft de discussie om enerzijds te streven naar uniformiteit in de regelgeving en anderzijds rekening te kunnen houden met grote verschillen in verkeersdrukke en de mate van stedelijkheid. Naast de uitwerking van de scenario's is het voornemen een impactanalyse uit te voeren naar maximale breedte, zodat de omvang van de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen in beeld komen, en gezocht kan worden naar oplossingsrichtingen voor voertuigen die in de huidige praktijk breder zijn.

#### *Eisen voor gebruik op de weg*

Eisen voor gebruik op de weg zijn te splitsen in gebruikerseisen en gebruikseisen. Onder gebruikerseisen vallen helmplicht, minimumleeftijd en rijbewijs. Voor de bijzondere bromfietsen geldt momenteel als gebruikerseis een minimumleeftijd van 16 jaar. Er is geen helmplicht en

geen rijbewijsplicht. De vraag is of deze lijn kan worden doorgetrokken naar het nieuwe toelatingskader voor LEVs, of dat er extra of andere eisen aan het gebruik moeten worden gesteld. Voor de BSO-bus zijn bijvoorbeeld extra eisen gesteld aan het gebruik middels een convenant met de kinderopvangsector. Hierin is onder meer de verplichting voor de fabrikant opgenomen om een rijvaardigheidstraining aan te bieden. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is de TU Delft gevraagd onderzoek te doen naar ongevallen(cijfers) met LEVs. Op basis hiervan zal worden bekeken of het mogelijk is om risicoprofielen per categorie LEV op te stellen die uiteindelijk moeten leiden tot gebruikerseisen. De uitkomsten hiervan worden in het voorjaar verwacht zoals aangegeven in de brief van 1 oktober jl.

Onder gebruikseisen vallen kentekening en verzekering. In de beleidsreactie op de aanbevelingen van de OvV<sup>18</sup> is aangekondigd dat bijzondere bromfietsen een kenteken gaan krijgen, om zo onder andere duidelijk te maken welke voertuigen wel en niet de weg op mogen. Het LEV-kader zal hierop aansluiten met uitzondering van e-(bak)fietsen met volledige trapondersteuning tot 55 kg (cat. 1a). In overleg met de RDW wordt uitgezocht in welke vorm de kentekening uitgevoerd gaat worden.

Op grond van bestaande wet- en regelgeving zijn alle motorvoertuigen, waaronder LEVs, verplicht verzekerd via de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM). Alleen de e-(bak)fiets met trapondersteuning tot 55 kg (cat. 1a) blijft vrijgesteld van deze verplichting.

#### *Vervolgproces*

Deze outline zal in de eerste helft van komend jaar nader uitgewerkt worden tot een nieuw toelatingskader. Begin 2021 wordt alvast op onderdelen, waar mogelijk, het traject gestart voor wijziging van regelgeving. Hiermee wordt tevens tegemoet gekomen aan de motie van het lid Laçin<sup>19</sup>. In de eerste helft van het jaar worden de sets aan technische eisen per categorie zoals eisen aan remmen en banden door de RDW samen met andere experts vastgesteld. Deze worden vervolgens opgenomen in de Regeling voertuigen (RV).

In dezelfde periode wordt samen met de stakeholders verder gewerkt aan het vaststellen van de parameters met betrekking tot de plaats op de weg en de gebruikerseisen. Naar verwachting zijn alle parameters vóór het zomerreces 2021 scherp en is de outline omgezet naar een compleet beleidskader. Dit beleidskader wordt vervolgens naar uw Kamer gestuurd. Daarna kan verder worden gewerkt aan de wijziging van regelgeving om de beleidsvoornemens te verankeren. De inschatting is dat dit wijzigingsbesluit in het vierde kwartaal van 2021 kan worden aangeboden aan uw Kamer. Inwerkingtreding zou dan per 1 juli 2022 kunnen zijn. Mocht blijken dat er ook een wijziging van de Wegenverkeerswet nodig is (bijvoorbeeld als zou worden besloten tot een rijbewijsplicht), dan dient rekening te worden gehouden met een inwerkingtreding medio 2023.

Intussen wordt gewerkt aan een wetswijziging om de RDW aan te wijzen als onafhankelijke keuringsinstantie om zelfstandig besluiten te kunnen nemen over de toelating van bijzondere bromfietsen. Indiening van het wetsvoorstel bij uw Kamer is voorzien in het vierde kwartaal van 2021.

<sup>18</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 845.

<sup>19</sup> De motie vraagt om het volgende (dictum): Kamerstuk 29 398, nr. 863 verzoekt de regering, na publicatie van het definitieve toelatingskader alles op alles te zetten om de toelating van LEV's zo snel mogelijk toe te staan, en de Kamer hierover te informeren.

Naast de verdere uitwerking van het kader en de implementatie in regelgeving zal begin van het jaar ook verkend worden op welke wijze gebruikers en niet-gebruikers van LEVs het beste betrokken en geïnformeerd kunnen worden over de nadere uitwerking van het LEV-kader.

In de tussentijd blijft het voor fabrikanten mogelijk om aanvragen in te dienen bij lenW om in aanmerking te komen voor toelating van een bijzondere bromfiets zoals een e-step. Voor de voertuigen die al een toelating als bijzondere bromfiets hebben op het moment dat het nieuwe nationale kader in werking zal treden, zal een overgangsregeling gaan gelden.

#### Raamwerk voor gehandicaptenvoertuigen

In de brief van 1 oktober jl. werd uw Kamer geïnformeerd over de ontwikkelingen rondom het nieuwe raamwerk voor gehandicaptenvoertuigen. Hieronder worden de stappen aangegeven die gezet zijn in de afgelopen periode en wordt de richting aangegeven waarin komende tijd verder wordt gewerkt.

De technische veiligheid van scootmobielen (en andere medische hulpmiddelen) wordt momenteel geborgd door de EU-Richtlijn voor Medische Hulpmiddelen (en onderliggende productnormen). De RDW heeft met medewerking van Firevaned (branchevereniging voor aanbieders van revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen) beoordeeld of de eisen die in deze regels voor medische hulpmiddelen zijn gesteld, voldoende waarborgen bieden voor veilig gebruik in het verkeer. Hierbij was de verordening voor de toelating van twee-, drie-, en lichte vierwielers (Verordening (EU) nr. 168/2013) het uitgangspunt. Deze is vergeleken met de regels voor medische hulpmiddelen. Geconcludeerd is dat scootmobielen die voldoen aan de regels voor medische hulpmiddelen, technisch gezien veilig genoeg zijn voor gebruik op de weg. Gelet hierop wordt nu verder gewerkt aan de aangepaste definitie die aansluit op de definitie van «medisch hulpmiddel», zoals eerder met uw Kamer gedeeld in de eerder genoemde brief van 1 oktober jl. Deze aangepaste definitie is van belang om voor fabrikanten duidelijk te laten zijn of een voertuig valt onder het regime van een gehandicaptenvoertuig, Verordening (EU) nr. 168/2013 (als brommobiel) of het LEV-kader, en om oneigenlijk gebruik van voorzieningen voor gehandicaptenvoertuigen tegen te gaan (bijvoorbeeld het parkeren op de stoep). Daarnaast acht ik afstemming over de impact van deze definitie met diverse partijen van groot belang, omdat de gevolgen van een dergelijke wijziging groot kunnen zijn. Met name voor gebruikers is het van belang dat zij zo min mogelijk worden beperkt in hun mobiliteit en dat dit hand in hand gaat met een veilige mobiliteit. Dat moet goed onderzocht worden. Daarom wordt de komende tijd samen met de RDW, VWS, de VNG, de branche en gehandicapten- en ouderenorganisaties ingezet op een impactanalyse om in beeld te krijgen wat de consequenties van de nieuwe definitie zijn voor de fabrikanten en gebruikers van de bestaande gehandicaptenvoertuigen. Daarnaast gaan we met de RDW, VWS, de Inspectie Gezondheidszorg en Jeugd en de branche aan de slag om de wijze van toelating van gehandicaptenvoertuigen concreet in te vullen, inclusief de wijze van registratie van deze voertuigen. Ook zal inzichtelijk worden gemaakt wat voor gevolgen dit heeft voor de wet- en regelgeving. Ik zal u hierover vóór het zomerreces van 2021 verder informeren.

Tot slot, zoals in de Kamerbrief van 16 december 2019<sup>20</sup> is er niet één simpele oplossing om veilig gebruik van scootmobielen te realiseren.

<sup>20</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 783.



Daarom wordt in het eerder genoemde plan veilige mobiliteit ouderen ook aandacht besteed aan het gebruik van scootmobielen. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor een veilige infrastructuur. Het Rijk investeert – zoals al eerder vermeld in deze brief – samen met medeoverheden extra in veilige infrastructuur dat ook oudere verkeersdeelnemers ten goede zal komen.

### **Onderzoek TNO – Speed-pedelec-helm voor specifieke snorfietsen**

In de brief aan uw Kamer van 26 oktober 2020<sup>21</sup> is aangekondigd dat TNO in opdracht van het ministerie onderzoekt of de speed-pedelec-helm ook geschikt is en voldoende veiligheid biedt voor de gebruikers van snorfietsen met trapondersteuning (en daarmee fysieke inspanning). De resultaten van dit onderzoek zijn inmiddels bekend.

TNO heeft een technisch-inhoudelijke vergelijking uitgevoerd tussen twee snorfietssoorten waarbij sprake is van trapondersteuning (historische snorfiets, gemotoriseerd rijwiel) en de reeds bestaande categorieën (bromfiets, speed-pedelec, overige snorfietsen en elektrische fietsen). De conclusie van TNO is dat de speed-pedelec-helm voor de bestuurders van een historische snorfiets en een gemotoriseerd rijwiel een hoofdbeschermingsniveau biedt met een vergelijkbaar tot beter veiligheidsperspectief in vergelijking met de speed-pedelec-rijder. Bijgevoegd (bijlage 2) het rapport van TNO<sup>22</sup>.

Dit betekent dat voor de bestuurders van deze voertuigen in het kader van de verkeersveiligheid ook een speed-pedelec-helm kan worden toegeestaan. Deze bevindingen worden betrokken bij het ontwerpbesluit helmplicht snorfietsen. Intussen werkt de RDW aan een uitvoeringstoets. En daarnaast wordt verkend of onderzoek mogelijk is naar de geschiktheid van de speed-pedelec-helm voor alle soorten snorfietsen. Dit zou mogelijk betekenen dat aanpassingen in het kentekenregister niet nodig zijn. Deze uitkomsten worden meegenomen in het ontwerpbesluit dat zoals toegezegd in de brief van 17 november jl.<sup>23</sup> aan uw Kamer kan worden gestuurd.

### **Versnellen aanpak onveilige N-wegen**

Tijdens de begrotingsbehandeling op 19 november jl. (Handelingen II 2020/21, nr. 27, debat over de begroting Infrastructuur en Waterstaat 2021) is de regering in de motie van het lid Graus c.s.<sup>24</sup> verzocht om onveilige N-wegen versneld aan te pakken. Dit doen we langs meerdere wegen. Specifiek voor de rijks-N-wegen worden binnen het programma Meer Veilig maatregelen uitgevoerd op de N7, N14, N31, N33, N35, N36 en N48. De maatregelen worden zo snel als mogelijk met de beschikbare middelen uitgevoerd. Veel maatregelen worden samen met al gepland regulier onderhoud uitgevoerd. Hiermee worden veel kosten bespaard ten opzichte van het apart nemen van die maatregelen. Daardoor kunnen we met dezelfde middelen meer wegen aanpakken.

Met de nu beschikbare middelen kunnen niet alle huidige knelpunten met betrekking tot veilige bermen van rijks-N-wegen worden aangepakt. Een voorstel tot intensivering van deze aanpak is gedaan in het rapport «Toekomstbestendige Mobiliteit»<sup>25</sup> uw Kamer op 22 mei jl. ontvangen bij

<sup>21</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 877.

<sup>22</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>23</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 884.

<sup>24</sup> Kamerstuk 35 570 XII, nr. 16.

<sup>25</sup> Bijlage bij Kamerstuk 32 359, nr. 4.

de brief<sup>26</sup> van de Minister van Financiën over de Brede maatschappelijke heroverwegingen. In dit rapport is een beleidsoptie aangegeven om bestaande veiligheidsknelpunten op rijks-N-wegen en autosnelwegen op te lossen door middel van gescheiden rijbanen en veilige bermrichting. Indien wordt gekozen voor uitvoering van deze beleidsoptie, dan bedragen – zoals in het rapport aangegeven – de benodigde aanvullende middelen € 20 miljoen per jaar tot en met 2030.

Voor provinciale N-wegen heb ik eerder al een rijksbijdrage beschikbaar gesteld van € 25 miljoen. Provincies zetten daar € 75 miljoen tegenover. In de eerste tranche worden tot uiterlijk 2023 op circa 750 kilometer N-wegen extra bermmaatregelen getroffen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Voor de resterende middelen (€ 6,3 miljoen) in de tweede tranche komen de provincies uiterlijk begin volgend jaar met aanvullende voorstellen.

Daarnaast konden medeoverheden in het kader van de eerste tranche van de investeringsimpuls verkeersveiligheid ook een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage aan maatregelen die de verkeersveiligheid op N-wegen verbeteren. Bijvoorbeeld voor het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheidingen, de aanleg van een rotonde of maatregelen om de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren. Medeoverheden hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het resultaat is dat de komende jaren nog eens voor circa € 64,6 miljoen, waarvan € 32,3 miljoen rijksbijdrage, in dergelijke verkeersveiligheidsmaatregelen op N-wegen wordt geïnvesteerd.

### **Onderzoeksrapport verkeersveiligheid wielerrondes**

De politie heeft, vanwege de wens tot een grotere inzet van motorrijders voor andere politietaken, aan organisatoren van wielerkampen aangekondigd substantieel minder motorrijders te willen inzetten. Bij motie van de leden Remco van Dijkstra, Von Martels, Schonis en Van Brenk (Kamerstuk 29 398, nr. 723) heeft de Tweede Kamer de regering verzocht aan een oplossing te werken. In het halfjaarbericht 2019 van het Ministerie van JenV (Kamerstuk 29 628, nr. 919) is deze motie afgedaan, waarbij is aangegeven dat de politie en de KNWU overeenstemming hebben bereikt over de inzet van de politie bij wielerkampen op de concept wielerkamp voor 2020. Tevens is aangekondigd dat voor een langetermijnoplossing voor het veilige verloop van wielerkampen een onderzoek zou worden gestart naar de specifieke veiligheidsaspecten rond wielervedstrijden op de openbare weg, waarbij onder meer aandacht wordt gegeven aan de rol en taak van de verschillende actoren, de minimumeisen die gesteld zouden moeten worden aan begeleiding en de omvang en (her)kenbaarheid van de karavaan voor andere verkeersdeelnemers. Het onderzoek heeft inmiddels geresulteerd in een onderzoeksrapport dat ter informatie als bijlage met deze brief wordt meegezonden<sup>27</sup>. Het rapport bevat een aantal aanbevelingen, zowel voor de korte als de lange termijn. Een van de aanbevelingen betreft de uitvoering van een no regret maatregelenpakket dat aansluit op reeds in gang gezette acties en kan worden uitgevoerd binnen de huidige juridische kaders. Met de betrokken stakeholders (politie, KNWU en NOC/NSF) zal de komende twee wielerseizoenen gewerkt worden aan de uitvoering dit maatregelenpakket, waarna een evaluatie zal plaatsvinden. Over de uitkomsten zal uw Kamer eind 2022 worden geïnformeerd.

<sup>26</sup> Kamerstuk 32 359, nr. 4.

<sup>27</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## Melding gevaarlijke situaties motorrijders

De motie van het lid Dijkstra c.s.<sup>28</sup> roept op om de ervaringen van motorrijders mee te nemen in de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten. Dit is opgepakt via overleg tussen mijn departement, Rijkswaterstaat, VVN, de MotorrijdersActiegroep en de KNMV.

In dat overleg was de analyse dat al deze organisaties meldingen van potentiële voor motorrijders gevaarlijke situaties verzamelen en inbrengen in overleggen met wegbeheerders. Het bundelen leidt tot een beter inzicht in locaties en type knelpunten. Er is afgesproken dat de individuele organisaties de eigen activiteiten op hun eigen wijze blijven uitvoeren, maar tegelijkertijd de door hen verzamelde meldingen delen met VVN. VVN heeft hiervoor al voorzieningen beschikbaar, zodat de verzamelde informatie ook goed is ontsloten voor de deelnemende organisaties.

Het is de bedoeling de verzamelde data met enige regelmaat te analyseren en te bespreken. Er wordt nog gekeken hoe decentrale wegbeheerders kunnen aansluiten. Met het hierdoor verkregen inzicht kunnen wegbeheerders in toekomstige situaties beter rekening houden met de veiligheidsaspecten voor motorrijders.

## Rijden onder invloed – prevalentie

Het lid Remco Dijkstra heeft in februari een motie ingediend<sup>29</sup> waarin hij vraagt om een breed onderzoek naar drugs in het verkeer. Daarom heb ik SWOV gevraagd wat de mogelijkheden zijn. Mede naar aanleiding hiervan heeft SWOV de bijgevoegde oriëntatie geschreven op onderzoek naar rijden onder invloed van alcohol en drugs (bijlage 4)<sup>30</sup>. SWOV concludeert dat nationaal prevalentieonderzoek naar alcohol en drugs in het verkeer op korte termijn de beste optie is om de kennis over ROI van alcohol en drugs te vergroten. SWOV is voornemen in samenwerking met betrokken partijen de mogelijkheden hiertoe verder te verkennen in 2021 ter voorbereiding op een nationaal prevalentieonderzoek alcohol en drugs.

De resultaten van een nationaal prevalentieonderzoek alcohol en drugs worden meegenomen in een nieuwe aanbesteding van het ROI-onderzoek vanaf 2023. Evenals de resultaten van eerdere onderzoeken naar bijvoorbeeld de mogelijkheid een landelijk alcoholmeetnet op te zetten. Uit het onderzoek Haalbaarheid van een landelijk alcoholmeetnet<sup>31</sup> is gebleken dat een landelijk alcoholmeetnet op basis van data uit digitale blaastesten met de huidige opzet niet de gegevens oplevert die voor een prevalentie meetnet nodig zijn. Daarnaast is een pilot uitgevoerd tijdens de tweejaarlijkse metingen voor het ROI-onderzoek naar de mogelijkheid om tijdens prevalentieonderzoek naar ROI van alcohol ook speekseltesten af te nemen. De uitkomsten daarvan worden u binnenkort toegezonden.

## Handhaving vrachtbrief wegvervoer

Het OM heeft geconstateerd dat op dit moment de strafbaarstelling ontbreekt bij onvolledig of onjuist ingevulde vrachtbrieven en het niet in het voertuig aanwezig zijn van de vrachtbrief. Terwijl de verplichting tot het opstellen van een vrachtbrief en meenemen in de vrachtauto reeds

<sup>28</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 805.

<sup>29</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 804.

<sup>30</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>31</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/10/31/haalbaarheid-van-een-landelijk-dekkend-alcoholmeetnet>.

bestaat. Zowel de politie als de ILT merken op dat zij steeds vaker stuiten op chauffeurs zonder vrachtbrief of met een verkeerd ingevulde vrachtbrief. De aanpassing van de regelgeving zal ervoor zorgen dat oneerlijke situaties sneller kunnen worden opgespoord. Dit is dus positief voor de sector in zijn geheel.

Om een gelijk speelveld binnen de EU te bereiken is het belangrijk dat lidstaten op eenzelfde manier handhaven. In veel andere Europese landen wordt wel actief gehandhaafd, Nederland blijft hier nu bij achter. Daarnaast is handhaving belangrijk bij het verbeteren van de verkeersveiligheid (vanwege overbelading) en het tegengaan van malafide activiteiten in het wegvervoer. Deze witte vlek in de regelgeving hebben wij opgelost door de Wet wegvervoer goederen (artikel 2.13) en de Regeling wegvervoer goederen (artikel 15) aan te passen. Deze aanpassingen worden van kracht op 1 januari 2021.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## Toelichting outline toelatingskader LEVs

Hieronder is de outline van het toelatingskader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs) schematisch weergegeven en een aantal onderdelen is nader toegelicht.

### Outline toelatingskader lichte elektrische voertuigen

	Categorie 1a e-bakfiets volledige trapondersteuning <55 kg	Categorie 1b alle andere LEVs dan 1a < 55kg	Categorie 2a goederenvervoer > 55kg	Categorie 2b personenvervoer > 55kg
<b>Wijze van toelating en toezicht</b>				
Toelatings-regime	Zelfcertificering	Goedkeuring	Goedkeuring	Goedkeuring
Toezicht-regime	Op de markt	Op de fabricage	Op de fabricage	Op de fabricage
Uitgangspunten	EU Machinerichtlijn/EN 15194	EU 168-2013/Bijz. Bromf./EN 17128/Duitse norm + integrale risicobeoordeling	EU 168-2013/Bijz. Bromf. + integrale risicobeoordeling	EU 168-2013/Bijz. Bromf. + integrale risicobeoordeling
<b>Eisen voor toelating tot de weg</b>				
Max. afmetingen LxBxH	2 wielen: 3 x 0,75 x 2 m	> 2 wielen: 3 x 1 x 2 m	Voorjaar 2021	3 x 1 x 2 m
Max. constr. snelheid	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u	≥ 6 km/u en ≤ 25 km/u
Toegestane max. massa	Max. rijklaar < 55kg, TMM 200 kg	Max. rijklaar < 55kg, TMM 140kg	Max. rijklaar 270kg of 425kg bij 4 of meer wielen, TMM 565kg	Max. rijklaar 270kg of 425kg bij 4 of meer wielen, TMM 565kg
Vermogen	< 250 W	Voorjaar 2021	Trapondersteuning: < 250W, Geen trapondersteuning: Voorjaar 2021	Voorjaar 2021
Aantal personen	1 bestuurder, max 2 passagiers	1 bestuurder	1 bestuurder	1 bestuurder, max. 8 passagiers
<b>Eisen voor gebruik op de weg</b>				
Kenteken	Geen kenteken	Kenteken	Kenteken	Kenteken
Verzekering	AVP / AVB	WAM	WAM	WAM
Helm				
Rijbewijs	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021
Minimum leeftijd				

### Categorie-indeling

Het nieuwe LEV-kader heeft twee hoofdcategorieën LEVs op basis van massa rijklaar (massa van het voertuig inclusief batterijen zonder belading), met als belangrijkste reden dat een grotere massa grotere gevolgen heeft voor medeweggebruikers in het geval van een aanrijding. De grens is gelegd op een maximummassa rijklaar van 55 kg. Deze grens is ontleend aan het Duitse nationaal kader voor LEVs. De scope van het Duitse kader is beperkt tot één categorie LEVs. De maximummassa rijklaar is 55 kg. Bij deze massa kan een defect voertuig met geblokkeerde voorwielen nog handmatig worden weggetrokken of weggeduwd van de gevarenzone. Bij 55 kg vallen de BSO-bus en de zwaardere e-bakfietsen bestemd voor het vervoer van personen of goederen in categorie 2 en vallen zwaardere LEVs voor individueel vervoer buiten de scope van dit toelatingskader. Hiermee wordt voor individueel vervoer het gebruik van lichtere voertuigen bevorderd.

In de outline worden voertuigen die binnen het toepassingsgebied vallen niet op voorhand uitgesloten van toelating op de weg. Dit betekent dat een fabrikant van bijvoorbeeld voertuigen met één wiel een aanvraag voor toelating kan doen. In de nadere uitwerking van de outline zal per voertuigcategorie een set aan functionele kenmerken en technische eisen worden opgesteld. De aanvragen voor toelating zullen hieraan worden getoetst. Als voertuigen (nog) niet aan deze veiligheidseisen voldoen of

vanwege de aarde van hun constructie ook niet kunnen voldoen, dan zullen ze alsnog niet worden toegelaten op de weg. Innovatieve toepassingen kunnen ervoor zorgen dat voertuigen in de toekomst wel toegelaten kunnen worden. Dat pleit ervoor deze ruimte in het kader te houden en het kader aldus toekomstbestendig te houden.

## **Eisen voor toelating tot de weg**

### Maximale afmetingen

Op basis van de huidige regelgeving mogen (e-)fietsen op meer dan twee wielen (met of zonder trapondersteuning) maximaal 1,5 meter breed zijn. Voor snor- en bromfietsen geldt een maximale breedte van 1,0 meter. De bijzondere bromfietsen mogen op basis van de beleidsregel een maximumbreedte van 1,15 meter hebben. In de tabel op de volgende pagina zijn maximale breedtes weergegeven uit nationale en Europese regelgeving van verschillende voertuigcategorieën vergelijkbaar met LEVs. Dit laat zien dat bredere voertuigen nog steeds toegelaten kunnen worden.

Het inperken van de breedte van voertuigen is gunstig voor de verkeersveiligheid aangezien er minder krappe ontmoetingen en inhaalmomenten op het fietspad plaatsvinden. De CROW-richtlijnen schrijven voor dat een vrijliggend fietspad in een richting bereden, minimaal 2,0 meter breed moet zijn. De breedtemaat van 1,0 meter voor LEVs sluit hier beter op aan. Dit wordt onderschreven door wegbeheerders. Smalle voertuigen passen beter op de fietspaden. Uit diverse onafhankelijke kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeken is gebleken dat onvoldoende breedte van het fietspad bij de huidige groep gebruikers met hun breedtes leidt tot een verhoogd risico. Het is daarom te verwachten dat extra voertuigbreedte bij de huidige breedte van de infrastructuur ook leidt tot extra risico. Daarom is in de outline van het toelatingskader voor LEVs de maximale breedte van alle LEVs op meer dan twee wielen gesteld op 1,0 meter. Voor LEVs op twee wielen is de maximale breedte 0,75 meter, wat in lijn is met de huidige regelgeving voor de (e-)fiets. Het voornemen is een impactanalyse uit te voeren naar maximale breedte, zodat de omvang van de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen in beeld komen en gezocht kan worden naar oplossingsrichtingen voor voertuigen die in de huidige praktijk breder zijn.

Naast de breedte van LEVs, is het ook van belang om maximale maten op te nemen voor de lengte en hoogte. De lengte speelt voornamelijk een rol bij bochten en oversteekplaatsen. Voor de hoogte is het met name van belang dat het voertuig veilig door de openbare ruimte kan manoeuvreren. Voor de outline is vooral gekeken naar de maatvoering die is bepaald bij de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Dat wil zeggen een maximale lengte van 3,0 meter en een maximale hoogte van 2,0 meter. De maximale lengte en hoogte van de lichte LEVs zonder trapondersteuning zijn echter nog niet bepaald, aangezien dit nog uitgezocht moet worden.

Voertuig	Lengte (m)	Breedte (m)	Hoogte (m)
<b>Nationale regelgeving</b>			
(e)Fiets	Nb	0,75	Nb
(e)Fiets > 2 wielen	Nb	1,5	Nb
BB – individu < 3 wielen	3	0,75	2
BB – individu 3 of meer wielen	3	1,1	2
BB – personen- of goederenvervoer	3	1,15	2
Gehandicaptenvoertuig (scootmobiel)	3,5	1,1	2
Aanhangwagen achter fiets	Nb	1	Nb
<b>Europese regelgeving</b>			
168/2013 – L1e (licht gemotoriseerd voertuig op 2 wielen)	4	1	2,5
168/2013 – L2e (bromfiets op 3 wielen)	4	2	2,5
168/2013 – L6e-B (lichte quadri-mobiles, 45 km/h)	4	1,5	2,5
Industriernorm elektrische fietsEN15194	Nb	Nb	Nb
<b>Nationale LEV-kaders andere landen</b>			
LEV Duitsland	2	0,7	1,4
LEV België	Nb	1	Nb
LEV Finland	Nb	0,8	Nb
LEV Singapore	Nb	0,7	Nb

\* Nb = niet bepaald.

\* BB = Beleidsmaatregel Bijzondere Bromfiets.

### Maximumconstructiesnelheid

De maximumconstructiesnelheid van LEVs is in de outline gezet op 25 km/u. Dit is in lijn met EU-regelgeving rond e-fietsen en komt overeen met de maximale constructiesnelheid van de bijzondere bromfietsen. Dat betekent niet dat alle LEVs straks ook met deze snelheid gaan rijden, want er zullen ook fabrikanten zijn die vanwege de kenmerken van het voertuig een lagere maximumconstructiesnelheid aanhouden. Bovendien zal bij de toelating gekeken worden of de betreffende maximumconstructiesnelheid past bij veilig gebruik van de LEV.

### Toegestane maximum massa

De toegestane maximummassa (TMM) is de totale massa van het voertuig rijklaar, de bestuurder en eventuele passagiers of goederen. Het betreft de wettelijk toegestane maximummassa van het voertuig. In de outline is de TMM voor de meeste voertuigen ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Alleen voor categorie 1b is de TMM verhoogd van 125 kg naar 140 kg. Dit is gebaseerd op een maximummassa rijklaar van 55 kg vermeerderd met 85 kg, het gemiddelde gewicht van een volwassen Nederlandse man.

### Vermogen

In de huidige nationale en Europese regelgeving zijn verschillende grenzen aangegeven ten aanzien van het maximaal nominaal vermogen van voertuigen.

Het maximaal nominaal vermogen is niet gelijk aan het werkelijke motorvermogen of het maximale potentiële vermogen. Het werkelijke vermogen van een motor hangt volledig af van hoe zwaar deze in een bepaalde situatie wordt belast en van het maximale elektrische vermogen dat de controller in de motor laat stromen.

In de outline zijn de grenzen voor alle categorieën LEVs nog niet vastgesteld. Wel is de grens van 250 Watt voor de e-(bak)fietsen met trapondersteuning overgenomen, aangezien deze Europees is bepaald. Voor de lichte LEVs zonder trapondersteuning is de verwachting dat een hoger

vermogen nodig is om het voertuig voort te kunnen bewegen. Deze grens wordt nader uitgezocht. Daarvoor wordt onder andere gekeken naar ervaringen uit het buitenland. Dit geldt ook voor de zware LEVs, waarbij in eerste instantie wordt verkend of de vermogens zoals die zijn opgenomen in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, overgenomen kunnen worden.

### Aantal passagiers

Het vervoeren van passagiers maakt dat meerdere personen tegelijk betrokken kunnen raken bij een ongeval. Het inperken van het aantal passagiers voorkomt excessen. Daarom wordt net als voor andere soorten voertuigen een maximum gesteld aan het aantal te vervoeren passagiers in een LEV. Dit maximum verschilt per categorie. In de outline wordt uitgegaan van maximaal acht passagiers voor de grote LEVs voor personenvervoer en vooralsnog geen passagiers voor de grote LEVs voor goederenvervoer. Dit is naar analogie van de bestelbusjes waarin naast de bestuurder maximaal acht personen mogen worden vervoerd. Een hoger aantal ligt niet in de rede want dat vergroot het risico.

Ook in de huidige Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen zijn voor personenvervoer maximaal acht passagiers toegestaan. Alleen voor de BSO-bus is het maximum tien passagiers (convenant)<sup>32</sup> als uitzondering op de Beleidsregel.

Voor lichte LEVs zonder trapondersteuning is het uitgangspunt dat geen passagiers worden toegestaan. De besturing van de lichte LEVs vereist namelijk enige vaardigheid en dergelijke LEVs zijn meer gericht op individueel vervoer. Voor de categorie 1a, fietsen met trapondersteuning en kleine elektrische bakfietsen, is het uitgangspunt dat maximaal twee passagiers worden toegestaan, waarbij een wettelijk toegestane maximummassa geldt van 200 kg (massa van het voertuig rijklaar en daarbij opgeteld het gewicht van de bestuurder en eventuele passagiers en lading).

### **Eisen voor gebruik op de weg**

#### *Kentekening*

Kentekening is een middel om de identiteit van een voertuig vast te stellen. Er is onderscheid te maken tussen speelgoed en vervoermiddel. Medeweggebruikers kunnen vervoermiddelen makkelijker onderscheiden. Kentekening versterkt de formele relatie tussen de bezitter (eigenaar of houder) en zorgt ervoor dat de rechten en plichten die van toepassing zijn voor het betreffende voertuig duidelijk zijn. Bij plichten kan gedacht worden aan de verzekeringsplicht. Een ander belangrijk voordeel van kentekening is dat monitoring bij ongevallen (registratie) en bijvoorbeeld terugroepacties (recall) efficiënter kunnen worden vormgegeven. Identificatie waarbij er een duidelijke verbinding is tussen het voertuig en de eigenaar/houder zorgt ervoor dat handhaving beter en eenvoudiger is uit te voeren. Ook in geval van diefstal heeft kentekening een voordeel om voertuigen te kunnen achterhalen.

---

<sup>32</sup> Wegens bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de Beleidsregel, als die onevenredig bezwarend is. In dit geval is met het convenant de verkeersveiligheid op een andere wijze goed gewaarborgd, zodat het toestaan van tien zitplaatsen acceptabel is.



### *Verzekering*

Op grond van bestaande wet- en regelgeving zijn alle motorvoertuigen, waaronder LEVs, verplicht verzekerd via de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM). De WAM heeft als doel het beschermen van verkeersslachtoffers. De bezitter van een e-(bak)fiets met trapondersteuning (categorie 1a), als bedoeld in artikel 1, onderdeel ea. van de Wegenverkeerswet 1994, is vrijgesteld van de verplichting tot het sluiten van een verzekering als bedoeld in de WAM. Voor deze voertuigen kan (eventueel) de niet-verplichte Aansprakelijkheidsverzekering voor Particulieren (AVP) of de Aansprakelijkheidsverzekering voor Bedrijven (AVB) van toepassing zijn. Op grond van bestaande wet- en regelgeving zijn dus alle motorvoertuigen verplicht verzekerd. Zolang LEVs worden getypeerd als motorvoertuig zal de WAM van toepassing zijn.