

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1610

Vragen van het lid **Van Haga** (FvD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *PLEV's* (ingezonden 19 januari 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 februari 2021).

#### Vraag 1

Deelt u de mening dat de elektrische step vanwege de lagere prijs, in vergelijking met een elektrische scooter/brommer een goed alternatief kan zijn? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 1

Het is denkbaar dat de elektrische step voor sommigen een goed alternatief kan zijn voor een brommer. De aanschafprijs zal echter niet het enige argument zijn om voor een bepaald voertuig te kiezen. Daarnaast zal ook het doel waarvoor men het voertuig wil gebruiken in belangrijke mate meespelen. Verder is een elektrische step als voertuig niet goed vergelijkbaar met een elektrische scooter/brommer en dat zal ook meespelen. Een bromfiets kan bijvoorbeeld een hogere maximumconstructiesnelheid hebben en heeft een zitplaats voor de bestuurder.

#### Vraag 2

Kunt u uitleggen waarom u gebruik wilt maken van het Duitse model en niet het Belgische model dat in achttien EU-lidstaten succesvol is gebleken?

#### Antwoord 2

Er zijn verschillende argumenten die pleiten voor het Duitse model. Op advies van de RDW is voor drie van de vier LEV-categorieën in de outline gekozen voor eenzelfde wijze van toelating als in Duitsland. Dit is qua structuur gelijk aan de processen zoals deze op EU niveau worden gevolgd in Verordening (EU) 168/2013<sup>1</sup>. Het risico dat een regime van zelfcertificering (zoals het Belgische nationale model) leidt tot onveilige voertuigen op de weg en/of afwijkingen in de productie, acht de RDW te groot voor de verkeersveiligheid.

<sup>1</sup> Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers

Met het Duitse model wordt ook recht gedaan aan de motie Laçin/Sienot van 20 februari 2020 waarin wordt verzocht het definitieve toelatingskader voor LEVs in lijn te brengen met de Europese richtlijnen<sup>2</sup>.

Tot slot is de keuze voor het Duitse model ook in overeenstemming met de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid<sup>3</sup> (OvV) om een onafhankelijke keuringsinstantie verantwoordelijk te maken voor de besluitvorming bij toelatingen van nieuwe voertuigen en om alle LEVs onder een toelatingsprocedure te brengen. Het Belgische model kent geen toelatingsprocedure. Daar gelden de regels van de fiets.

#### Vraag 3

Waarom kunnen Personal light Electric Vehicles (PLEV's) volgens u niet gelijkgesteld worden aan de elektrische fiets?

#### Antwoord 3

In het nieuwe LEV-kader is onderscheid gemaakt tussen lichte elektrische (bak)fietsen en PLEVs omdat bij een PLEV geen sprake is van trapondersteuning. Mede gelet op de ervaringen die we in Nederland hebben met elektrische fietsen, is de keuze gemaakt daarvoor geen vorm van toelatingsprocedure op te zetten. Voor PLEVs geldt dat we die ervaring aan het opbouwen zijn. Daar past dan ook een andere wijze van toelating bij met de insteek deze na vijf jaar te evalueren. Voor toelichting verwijs ik u naar mijn brief van 14 december 2020<sup>4</sup>.

#### Vraag 4

Waarom wordt er constant gesproken over de veiligheidsproblemen van PLEV's terwijl de deelstep juist voor verreweg het grootste percentage ongelukken zorgt bij licht elektrische voertuigen?

#### Antwoord 4

Een belangrijk uitgangspunt is dat er wordt gekeken naar de wijze waarop de toelating van LEVs tot de weg op een (verkeers)veilige manier kan plaatsvinden. Daarbij wordt aan de voorkant geen onderscheid gemaakt of het nu gaat om een LEV voor persoonlijk gebruik dan wel voor deelgebruik. Het gaat erom dat met een LEV veilig aan het verkeer moet kunnen worden deelgenomen. De OvV heeft op 16 oktober 2019 een rapport uitgebracht waarin is vastgesteld dat er onvoldoende aandacht was voor de veiligheid bij het op de weg komen van LEVs. In mijn brief van 16 juli 2020 heb ik aangegeven hoe opvolging wordt gegeven aan de conclusies en aanbevelingen uit het rapport<sup>5</sup>. Deze aanbevelingen van de OvV worden daarom meegenomen in de uitwerking van het nieuwe toelatingskader voor LEVs.

#### Vraag 5

Hoe kan het dat Nederland zo ver achterloopt als het gaat om PLEV's ten opzichte van de rest van de wereld?

#### Antwoord 5

De verkeersveiligheid in Nederland is voor mij een topprioriteit. Voor de toelating van LEVs volg ik de aanbevelingen op die de OvV op 16 oktober 2019 heeft gepubliceerd. Totdat het nieuwe LEV-kader gereed is, kunnen LEVs toegelaten worden via de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Dat is het kader om te beoordelen of deze voertuigen veilig de weg op kunnen. LEVs die aan de gestelde eisen voldoen, kunnen worden toegelaten tot de weg in Nederland.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat het toelaten van elektrische steps het openbaar vervoer stimuleert, doordat ze makkelijk mee te nemen zijn in tram, trein of bus en hiermee de laatste kilometers afgelegd kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 800

<sup>3</sup> Rapport «Veilig toelaten op de weg», Onderzoeksraad voor Veiligheid, 16 oktober 2019

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 886

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 845

#### Antwoord 6

Buitenlandse studies<sup>6</sup> waar gekeken is naar het aandeel van de (deel-)e-step bij intermodale trips, laten hierover geen eenduidig beeld zien. Het meenemen van e-steps in het openbaar vervoer kan het gebruik van openbaar vervoer stimuleren, maar dat geldt ook voor andere lichte voertuigen zoals een niet-gemotoriseerde step of (vouw)fiets. Daar staat tegenover dat mensen ook kunnen kiezen voor de elektrische step als alternatief voor metro, tram, bus of lopen.

#### Vraag 7

Hoe gaat u ervoor zorgen dat de PLEV's zo snel mogelijk worden gelegaliseerd?

#### Antwoord 7

Op dit moment kunnen LEVs al toegelaten worden via de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. Zie hiervoor het antwoord op vraag 5. Zoals aangegeven in mijn brief van 14 december 2020, wordt in de eerste helft van dit jaar de outline verder uitgewerkt tot een nieuw toelatingskader voor LEVs. Vóór het zomerreces zal het uitgewerkte beleidskader naar uw Kamer worden verstuurd. Dit beleidskader wordt juridisch uitgewerkt in wijziging van regelgeving.

#### Vraag 8

Waarom is bij het samenstellen van de outline voor het toetsingskader gebruik gemaakt van het TNO-onderzoek, waar bronnen als Ali Express en Bol.com zijn gebruikt, waar verouderde veiligheidstesten in staan en waar fabrikanten in staan die failliet zijn of gestopt zijn met fabricage en verkoop van dat product?

#### Antwoord 8

Het TNO onderzoek omvat een brede marktanalyse en een brede landenscan. Op degelijke wijze is vastgelegd hoe het onderzoek is uitgevoerd en welke relevante bronnen zijn geraadpleegd. Zowel Ali Express als Bol.com begeven zich op deze jonge en innovatieve markt. En het feit dat het om een jonge en innovatieve markt gaat, betekent beweging en ontwikkeling. Het TNO rapport geeft een stand van zaken en samen met de stakeholders volg ik de ontwikkelingen om tot een toekomstbestendig LEV kader te komen.

---

<sup>6</sup> Voorbeelden van studies zijn: 6t-bureau de recherche (2019a), Uses and Users of Free-floating Electric Scooters in France. Lefranc, M. (2019). Shared free floating micromobility regulations & results of e-scooter users» survey (summer 2019). Brussel: Brussel Mobiliteit.