

Kader voor Lichte Elektrische Voertuigen en gevolgen voor stadsdistributie

Stadsdistributie is onmisbaar in het dagelijks leven van inwoners van steden en voor het bestaansrecht van bedrijven in de stad. Denk hierbij aan de bevoorrading van de supermarkten en de horeca tot het bezorgen van pakketten. Ook in de toekomst zal dit op een veilige en steeds duurzamere manier moeten gebeuren. Transporteurs zijn hier volop mee bezig en moeten ook de komende jaren, samen met de overheid, hard aan de slag om deze ambitie te realiseren.

Deze handout is opgesteld in reactie op het voorgenomen Kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (Kader voor LEVs) en dient als aanvulling op de voorbereiding van Commissiedebat Verkeersveiligheid op 2 december 2021.



Wat komt er op de binnensteden af?

Regeren is vooruitzien, het wordt steeds drukker in de Nederlandse binnensteden. Demografische en economische groei gaan gepaard met een toename in vervoersbewegingen. Mensen winkelen en gaan eropuit en zullen ook geregeld een pakketje willen bestellen. De logistieke sector levert nu al een bijdrage aan het verminderen van de druk op het wegennet. Transporteurs bundelen de zendingen en plannen dagelijks de ritten zo efficiënt mogelijk. Duurzame logistiek en efficiëntie gaan dus hand in hand. De groeiende vraag naar pakketbezorging en schoner vrachtvervoer maakt dat er niet enkel met de 'traditionele' bestelbus kan worden gewerkt. Tegenwoordig maken bezorgers steeds meer gebruik van elektrische bestelauto's en licht elektrische voertuigen, zoals vrachtfietsen.

Nederland is koploper in Europa als het gaat om de inzet en de productie van vrachtfietsen. Het is belangrijk om dat te blijven, want vanaf 2025 moeten in Nederland 30 tot 40 steden zero-emissie bevoorrad worden. Er rijden naar schatting ongeveer 3500 vrachtfietsen voor logistieke activiteiten in Nederland. Dit aantal neemt toe. Ze zorgen voor een efficiënte, veilige en duurzame stadsdistributie en zijn zo een logische stap naar zero-emissie transport.

De inzet van LEVs in stadsdistributie

De transportsector maakt al enkele decennia gebruik van vrachtfietsen voor een veilige en duurzame bevoorrading van de Nederlandse binnensteden. De ontwikkelingen staan niet stil, ondertussen zijn er meerdere typen vrachtfietsen en worden bepaalde typen elektrisch aangedreven. Goederenvervoer met vrachtfietsen in de binnenstad is niet alleen duurzaam, maar ook veilig en zorgt voor vermindering van de drukte op het wegennet. Het is van belang dat regelgeving deze positieve ontwikkelingen op het gebied van veilig en duurzaam goederenvervoer niet in de weg zit. Voor goederenvervoer worden zowel lichte vrachtfietsen als zwaardere vrachtfietsen ingezet. In het Kader voor LEVs is een indeling gemaakt op basis van gewicht: <55kg is categorie 1a en > 55kg is categorie 2a.



De transportsector wil vrachtfietsen blijven inzetten. Daarom hebben we de volgende aandachtspunten bij het Kader voor LEVs:

- **Hanteer Totaal Toegestane Massa (TTM) in Categorie 1a**

In het Kader voor LEVs is voor categorie 1a opgenomen dat het voertuig niet zwaarder dan 55 kg mag zijn. Dit betekent dat veel lichte vrachtfietsen in categorie 2a zouden gaan vallen, waarvoor onder meer een RDW-keuring en rijbewijsplicht van toepassing zijn. Deze extra eisen vormen een barrière voor het inzetten van de lichtste categorie vrachtfietsen. Daarnaast is het denkbaar dat er vrachtfietsen op de markt zullen komen waarbij is bezuinigd op het gewicht van frame en/of reminrichting om onder de 55 kg te blijven, dit is een perverse prikkel en vormt daarmee een risico voor de verkeersveiligheid.

De logistieke sector pleit er daarom voor om – net als bij andere vervoersmodaliteiten – voor het goederenvervoer in categorie 1a een Totaal Toegestane Massa van 200 kg wordt gehanteerd. Dit betekent dat de vrachtfiets inclusief belading en bestuurder samen niet meer dan 200 kg mogen wegen.

- **De maximale lengte van de voertuigen van 3 naar 3,5 meter**

In het Kader voor LEVs is alle typen voertuigen 3,0 meter opgenomen als maximale lengte. Een maximale lengte van 3,5 werkt beter in de praktijk. Het biedt meer mogelijkheden om goederen op de fiets te vervoeren zodat ook het aantal bestelbuses in de binnensteden verder kan worden beperkt.

- **Het gebruik van aanhangers moet mogelijk blijven**

In de huidige praktijk worden verschillende typen LEVs ingezet, afhankelijk van het soort product dat vervoerd wordt. Zo gebruiken bedrijven ook combinaties van vrachtfiets met aanhanger om de verdeling in gewicht in de voor- en achterzijde beter te verdelen. Deze aanhangers zijn speciaal ontwikkeld voor pakketbezorging. Dit Kader maakt de inzet van deze combinaties onmogelijk, terwijl de onderbouwing ontbreekt.

- **Het opleiden van de bestuurders: ruimte voor maatwerk is noodzakelijk**

Bedrijven leiden op dit moment hun eigen personeel op voor het rijden met LEVs. Dit zijn maatwerkopleidingen, toegespitst op het type vrachtfiets en de wijze waarop zendingen moeten worden afgeleverd, die de bestuurder goed voorbereiden op het veilig rijden met de voertuigen. Het instellen van een regulier bromfietsrijbewijs voor LEVs is daarom niet toereikend voor de omgang met dit type voertuig. Het belemmert daarmee de inzet van deze voertuigen en vormt een potentieel risico voor de verkeersveiligheid.



Oproep

De transportsector staat voor een enorme opgave; er moet meer, efficiënter en duurzamer worden getransporteerd. Dit moet op een veilige manier gebeuren. De inzet van vrachtfietsen draagt direct bij aan veiligere en schonere steden. Ondernemers zijn hier volop mee bezig. Met het Kader voor LEVs dreigen er voor het vervoer met vrachtfietsen stappen achteruit te worden gezet in plaats van vooruit, zowel met betrekking tot verkeersveiligheid als verduurzaming.

Daarom aan u de oproep om aan te dringen op verdergaande afstemming met het bedrijfsleven om te komen tot de hierboven genoemde noodzakelijke aanpassingen.

