

29398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1179

Waterstaat

Brief van de minister van Infrastructuur en

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2025

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 21 mei j.l. verzocht de Kamer om een brief over het toelaten van elektrische steps op de openbare weg, met daarbij een analyse (door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) van de mogelijke verkeerseffecten en specifiek de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Dit naar aanleiding van het nieuwsbericht "[Eerste e-steps met kenteken binnenkort toegelaten op openbare weg](https://nos.nl/artikel/2564773-eerste-e-steps-met-kenteken-binnenkort-toegelaten-op-openbare-weg)¹". De commissie heeft verzocht deze brief te ontvangen voor het commissiedebat verkeersveiligheid.

Sinds 1 januari 2024 is Dienst Wegverkeer (RDW) de onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor de nationale typegoedkeuring van bijzondere bromfietsen (waaronder e-steps). Op dit moment zijn enkele aanvragen voor nationale typegoedkeuring van elektrische steps in behandeling bij de RDW. De RDW toetst deze aan een toelatingskader, waarbij wordt gekeken naar de verkeersveiligheid. Ook moet de fabrikant voldoen aan een aantal kwaliteitseisen.

Toelating van elektrische steps

Elektrische steps mogen op de weg worden gebruikt, nadat de RDW daarvoor een nationale typegoedkeuring heeft verleend. Deze goedkeuringsprocedure is beschikbaar voor fabrikanten die een (nationale) typegoedkeuring aanvragen. Het achteraf laten keuren van een reeds in omloop gebracht voertuig is niet mogelijk.

Goedkeuringseisen

De elektrische step is op dit moment een 'bijzondere bromfiets' en wordt beoordeeld aan de hand van de technische eisen die voor die voertuigen zijn gesteld. Een bijzondere bromfiets is een elektrisch

¹ <https://nos.nl/artikel/2564773-eerste-e-steps-met-kenteken-binnenkort-toegelaten-op-openbare-weg> (d.d. 28-04-2025)

voertuig dat niet harder kan dan 25 km/h met een motor van maximaal 4kW. Bijzondere bromfietsen worden sinds 1 januari 2024 getoetst op basis van de goedkeuringseisen in de Regeling voertuigen (artikel 3.4.0 en 3.4.1). Deze eisen voor bijzondere bromfietsen bestaan al sinds 2019. De goedkeuring en toelating gebeurt door de RDW. Er zijn tot op heden 17 voertuigen aangewezen als bijzondere bromfiets en per 1 juli 2025 heeft een elektrische step een nationale typegoedkeuring als bijzondere bromfiets.

Voor 1 januari 2024 werden bijzondere bromfietsen aangewezen door de minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen van 2 mei 2019 stonden de (technische) eisen aan de voertuigen, de producent en de aanwijzingsprocedure. Deze bestond uit een advies op basis van een keuring door de RDW en advisering over veilig gebruik op de weg door SWOV.

Per 1 januari 2024 zijn de goedkeuringseisen voor bijzondere bromfietsen zoveel mogelijk beleidsneutraal, dus zonder wijzigingen, overgezet. Hiervoor is destijds gekozen, omdat de inhoudelijke discussie over toelatingseisen in het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader) nog volop bezig was en er op dat moment onvoldoende informatie beschikbaar was op goede keuzes te maken.

Sindsdien is veel onderzoek gedaan en informatie verzameld. Hieruit is gebleken dat twee eisen, die zijn overgenomen uit Europese regels voor bromfietsen, niet passen bij bijzondere bromfietsen. Daarom wordt nu een wijziging van de Regeling voertuigen voorbereid, waarin twee punten worden aangepast:

- De kentekenplaat voor bijzondere bromfietsen is kleiner; en
- De verplichte hoogte van 25 cm van de verlichting op de achterzijde is aangepast, omdat sommige bijzondere bromfietsen, zoals segways en e-steps, een lage achterkant hebben².

Effecten op verkeersveiligheid

Bij de toelating van nieuwe typen voertuigen op de weg inventariseert SWOV over mogelijke risico's voor de

² www.internetconsultatie.nl/wijziging_regeling_voertuigen_bijz_bromfietsen/bl

verkeersveiligheid. In eerste instantie was dit een second opinion op een veiligheidsbeoordeling die door de aanvrager moest worden aangeleverd bij de aanvraag. Vanaf 2021 gebruikte SWOV een specifiek voor dit doel ontwikkelde risico-inventarisatiemethode. De risico-inventarisatie van SWOV is bedoeld om de risico's van nieuwe typen voertuigen op de verkeersveiligheid te inventariseren, vooral wanneer sprake is van een nieuw voertuigconcept.³ Dit leidde tot een protocol met aanvullende rijproeven door de RDW bij de keuring door de RDW. Dit protocol wordt nu gebruikt, zodat SWOV niet meer betrokken hoeft te zijn bij iedere aanvraag.

Risico-inventarisatie voor de elektrische step

Voor de toelating op de weg van elektrische steps heeft SWOV een risico-inventarisatie uitgevoerd. Deze is op 8 december 2021 aan de Kamer gestuurd⁴. In de risico-inventarisatie identificeert SWOV risico's over het gebruik van de elektrische step. Deze hebben betrekking op de balans van het voertuig, de beperkte zichtbaarheid in het donker, het speelse karakter van de elektrische step dat kan uitnodigen tot verschillende vormen van oneigenlijk gebruik en daarmee risicovol rijgedrag, de risicoperceptie van onervaren bestuurders van het voertuig en ten slotte de toename van diversiteit op het fietspad.

Naar aanleiding van de risico-inventarisatie van SWOV is overlegd tussen SWOV, IenW en RDW. Hierin zijn de geïnventariseerde risicopunten aan de orde gekomen en is besproken hoe deze mogelijk beheerst kunnen worden. RDW en IenW hebben vervolgens gekeken welke maatregelen aan het voertuig zelf mogelijk zijn om de veiligheid van elektrische steps te verbeteren. De toepassing van het protocol met aanvullende rijproeven bij de goedkeuring is hierbij ook gezien als maatregel. Immers, als een elektrische step tijdens de keuring onvoorspelbaar weggedrag vertoont of niet voorzien is van deugdelijke reflectoren, dan wordt deze daarop afgekeurd. Op basis van de resultaten heeft RDW geadviseerd de toelatingseisen in het LEV-kader op enkele zaken te herzien:

- De maximale versnelling te beperken tot 1,5 m/s², zodat het risico op balansverstoring bij optrekken vermindert. Op dit moment bestaat er geen wettelijke norm voor de maximale versnelling van voertuigen, omdat deze in de praktijk wordt begrensd door de (wrijving van) banden op het wegdek.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 953

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 974

- Verplichten van spiegels op alle voertuigen, zodat het risico op onbedoelde sturbewegingen en balansverstoring bij achteromkijken vermindert. Op dit moment geldt de eis van spiegels alleen wanneer een bijzondere bromfiets is voorzien van een carrosserie.

Andere risico's zijn meer algemene risico's die zijn verbonden aan het gebruik van lichte voertuigen in het verkeer, zoals toename van diversiteit van verkeer op het fietspad, oneigenlijk gebruik door jongere bestuurders en rijden onder invloed. Hiervoor bestaan al regels in verkeerswetgeving en daarom is in het LEV-kader hier geen aanpassing op voorzien.

Ten slotte heeft SWOV in de risico-inventarisatie gekeken naar (destijds beschikbare) ongevalsgegevens in het buitenland⁵. De constatering was dat het ongevalsrisico met elektrische steps hoger is dan bij fietsen. Ook blijken elektrische steps vooral betrokken te zijn bij enkelvoudige ongevallen, met hoofdletsel en letsel aan de bovenste en onderste ledematen. Het gebruik van een helm wordt daarom aangeraden, maar is niet verplicht. Een helmplicht voor elektrische steps is op dit moment niet voorzien.

Relatie met kentekening en LEV-kader

Per 1 juli 2025 is de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen ingegaan. Vanaf dat moment geldt dat eigenaren van bijzondere bromfietsen die al in gebruik waren voor 1 juli 2025 een jaar de tijd om voor hun voertuig een kenteken aan te vragen bij RDW. Het gaat dus om voertuigen die al zijn goedgekeurd en die op de weg mogen worden gebruikt. Voor nieuwe voertuigen die na 1 juli 2025 worden aangeschaft geldt dat deze vanaf 1 juli 2025 van een kenteken moeten zijn voorzien.

Op dit moment wordt gewerkt aan het LEV-kader. In het LEV-kader wordt de term bijzondere bromfiets vervangen door LEV (licht elektrisch voertuig) en worden toelatingseisen doorgenomen en waar nodig herzien. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de uitkomsten van de hierboven uiteengezette risico-inventarisatie van SWOV en de daarop volgende advisering door de RDW.

⁵ SWOV: [Factsheet Lichte elektrische voertuigen \(LEV's\)](#), d.d. 4 oktober 2021

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman