

The background image shows a city street scene. On the left, a group of people are walking away from the camera on a sidewalk. In the foreground on the right, a black and green electric scooter with the brand name 'dott' is docked against a large, grey stone wall. The sky is a pale yellow, suggesting a sunset or sunrise. A semi-transparent teal rectangle is overlaid on the left side of the image, containing the title text.

Positionpaper Micromobiliteit

Lichte Elektrische Voertuigen

Management summary

De Vervoerregio beschrijft in dit paper haar positie ten aanzien van Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs). Deze zijn op het moment van schrijven niet legaal op de openbare weg maar worden binnenkort naar alle waarschijnlijkheid gelegaliseerd. Op dat moment willen wij klaar zijn om op een goede manier met deze voertuigen om te gaan. Voorlopig zien wij geen reden om de LEVs anders te behandelen dan een elektrische fiets. Wel dient er nader onderzoek plaats te vinden naar de dynamiek van LEVs.

Introductie:

De opkomst van Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) is een ontwikkeling met een lange aanloop. Deelsystemen met de elektrische step (afbeelding rechtsboven) zijn in 2018 geïntroduceerd in de Verenigde Staten en zijn na het overzeese succes sindsdien ook actief in verscheidene Europese steden. In Nederland is het rijden van een elektrische step op de openbare weg niet toegestaan. Dit voertuig is ongeacht diens juridische status al gesignaleerd binnen de grenzen van de vervoerregio. Andere voertuigen (afbeelding rechtsonder) die binnen de LEV kenmerken vallen zijn het elektrische skateboard, de Segway PT, Segway One S2 en het Hoverboard. Ook deze zijn, in mindere mate, al gesignaleerd op de straten van de Vervoerregio-gemeenten.

Als facilitator van innovatie staat de Vervoerregio positief tegenover het gebruik van LEVs. Daarentegen heeft het gebruik van LEVs in het buitenland meermaals tot gevaarlijke en fatale verkeerssituaties geleid. De verkeersveiligheidsdoelstellingen kunnen dus mogelijk in het geding komen. Vanuit haar verbindende rol heeft de Vervoerregio de taak om haar gemeenten en partners informeren over de ontwikkelingen rondom LEVs en streeft de Vervoerregio naar een uniforme aanpak binnen de hele regio.



Bron: SAFE MICROMOBILITY © OECD/ITF 2020

Aanleiding

In augustus 2020 werd in Den Haag een demonstratie georganiseerd door PLEV (Personal Lichte Elektrische Vehicle) eigenaren. De boodschap van de demonstranten: *'Minister moet ze goedkeuren'*. Eerder al, in 2019, zijn vier deelstapaanbieders naar Den Haag afgereisd om een positionpaper aan te bieden waarin zij de Tweede Kamer oproepen om hun voertuigen toe te laten op de openbare weg.

Minister van Nieuwenhuizen heeft naar aanleiding van de demonstratie in augustus de toezegging gedaan dat in het najaar 2020 een eerste schets betreffende een breder toelatingskader LEVs naar de Tweede kamer gestuurd zal worden. Het toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen, dat minister van Nieuwenhuizen op 15 december 2020 naar de Tweede Kamer heeft gestuurd is de directe aanleiding voor dit positionpaper, en vormt daarom door het gehele stuk de rode draad.

Dit positionpaper bestaat uit drie onderdelen. Het eerste deel gaat in op de huidige ontwikkelingen en de huidige wet en regelgeving. Het tweede deel gaat in op de toekomstvisie van het toelatingskader LEVs en de planning die het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aanhoudt. In het laatste deel zoomen we in op hoe de toelating van LEVs zich verhoudt tot het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio. Het standpunt van de Vervoerregio tegenover verscheidene vormen van LEV gebruik wordt beargumenteerd. Als laatste wordt de verbindende rol van de Vervoerregio uiteengezet tegenover verschillende partners in de regio op het moment dat LEVs toegestaan worden op de openbare weg.

Huidige ontwikkelingen

Toekomstvisie toelatingskader LEVs /
planning

LEVs en de rol van de Vervoerregio

Reconstructie

2019



Reconstructie 2019-2020 Outline Toelatingskader LEVs

Door de toename van LEVs op zowel zakelijk- als privéfront heeft het I&W besloten om het toelatingskader voor Lichte Elektrische Voertuigen herijken. Momenteel is de Europese verordening nr. 168/2013 het uitgangspunt voor de toelating van de voertuigen maar deze dekt niet alle varianten (afbeelding op pagina 5).

In 2019 kwamen de LEVs voor het eerst ten sprake toen de verkeersveiligheid van de voertuigen in het discussie kwam naar aanleiding van het dodelijke incident met de Stint in 2018 (zie pagina 6), een elektrische bakfietsvariant op de Segway PT. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (2019) bracht een advies uit over de verdere toelating van soortgelijke elektrische voertuigen. Aan het einde van 2019 bood een coalitie van verschillende deelstepaanbieders een positionpaper aan bij de Tweede Kamer.

In 2020 heeft minister van Nieuwenhuizen een Outline Toelatingskader LEVs aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit kader was een conceptraamwerk dat in samenwerking met experts en verscheidene overheden is opgesteld. Ook heeft de minister het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid geraadpleegd en het TNO rapport (2020) over ervaringen met LEVs in Europa.

NOS NIEUWS · BINNENLAND · 20-09-2018, 08:58 · AANGEPAST 20-09-2018, 14:16

Vier kinderen omgekomen bij bakfietsongeluk op het spoor in Oss



Het Parool

Wat doen we met vreemde vogels op de weg?

De snorfiets moet in april van het fietspad, maar op Amsterdamse wegen rijden veel meer vreemde vogels. Wat is er zoal? En wat mogen ze wel en wat niet?

Marc Kruyswijk 30 december 2018, 7:00



De e-bike is wettelijk gewoon een fiets en rijdt dus op het fietspad. BEELD: MAARTEN STEENVOORT

Stint

Die Stint zag je hoe langer hoe meer, maar sinds het dodelijke ongeval op een spoorweginnangang in Oss is het vervoermiddel verboden. Het viel in de categorie 'bijzondere bromfiets' en reed maximaal 25 kilometer per uur op het fietspad. Omdat ze nooit sneller gingen, bewogen ze soepel mee met de rest van het fietsverkeer. Alleen wie harder wilde, de snorfiets bijvoorbeeld, had soms moeite een Stint in te halen door de relatieve breedte.

Strenger na Stint-ongeluk

Die strengere Nederlandse eisen zijn er gekomen na het ongeval met een Stint in september 2018, waarbij vier kinderen omkwamen. De Stint was ook toegelaten als bijzondere bromfiets, maar uit onderzoek bleek dat het voertuig **niet veilig genoeg was**. De toelating werd ingetrokken en de politiek maakte het moeilijker om dit soort nieuwe voertuigen toe te staan.

Het effect is nu dus dat geen enkel bedrijf nog een poging waagt om een elektrische step toegelaten te krijgen. "Er zijn wel fabrikanten die om informatie vroegen. Maar die hebben geen aanvraag gedaan", zegt een woordvoerder van het ministerie.

NOS NIEUWS · ECONOMIE · 24-01-2020, 08:37

Legaal rondrijden op een elektrische step? Dat gaat niet snel gebeuren

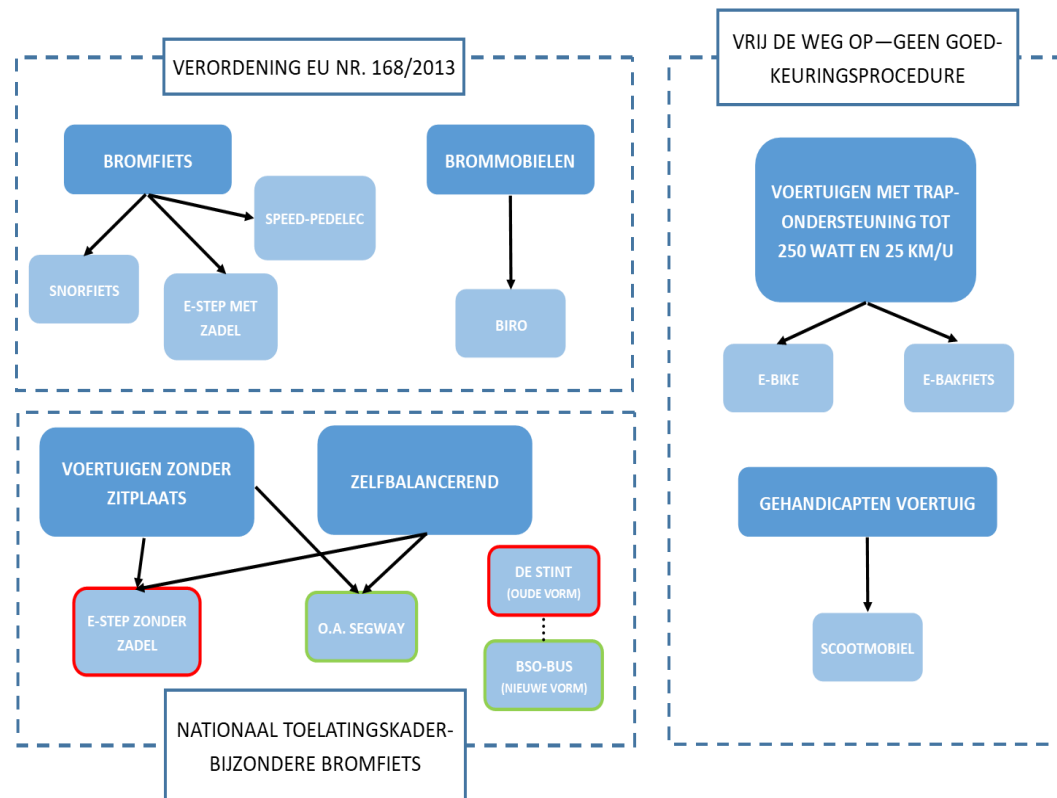


HUIDIGE TOELATINGSKADERS

In de figuur is de huidige structuur van de toelatingskaders voor micromobiliteit afgebeeld.

De Europese verordening nr. 168/2013 acteert als uitgangspunt voor de toelating van de voertuigen. De voertuigen die niet onder deze verordening vallen worden getoetst aan de RDW kaders van de bijzonder bromfiets. In de figuur is te zien dat deze is opgedeeld in verschillende karakteristieken. Zo vallen de zelfbalancerende e-steps zonder zadel maar ook de Segway PT onder het zelfde kader. De één is wel goedgekeurd, de ander niet.

Micromobiliteiten met trap-ondersteuning zoals de e-bike, en gehandicaptenvoertuigen zoals de scootmobiel (pagina 8) vallen buiten de Europese verordening en het toelatingskader bijzondere bromfiets.



Scooter, scooter, scooter

In Nederland staat de elektrische step bekend als **e-step** (afbeelding boven). In het buitenland wordt de elektrische step **e-scooter** genoemd. Dit verschil zorgt voor verwarring wanneer het voertuig in internationale context wordt besproken.

In Nederland verstaat men onder **e-scooter** juist de elektrische scooter (afbeelding midden) zoals de elektrische deelscooters van Felyx en Check waar nu deelsystemen van bestaan in Amsterdam. In het buitenland gebruikt men voor dit voertuig juist de benaming **moped** of **e-moped**. Ook deze benaming zorgt in internationale context voor verwarring.

De laatste 'scooter' in de rij is de **scootmobiel**. Dit voertuig wordt vooral beruikt door mensen met een mobiliteitsbeperking en bestaat ook bekend als gehandicaptenvoertuig. In het buitenland staat deze bekend als **Mobility Scooter**.

E-step



E-scooter



scootmobiel

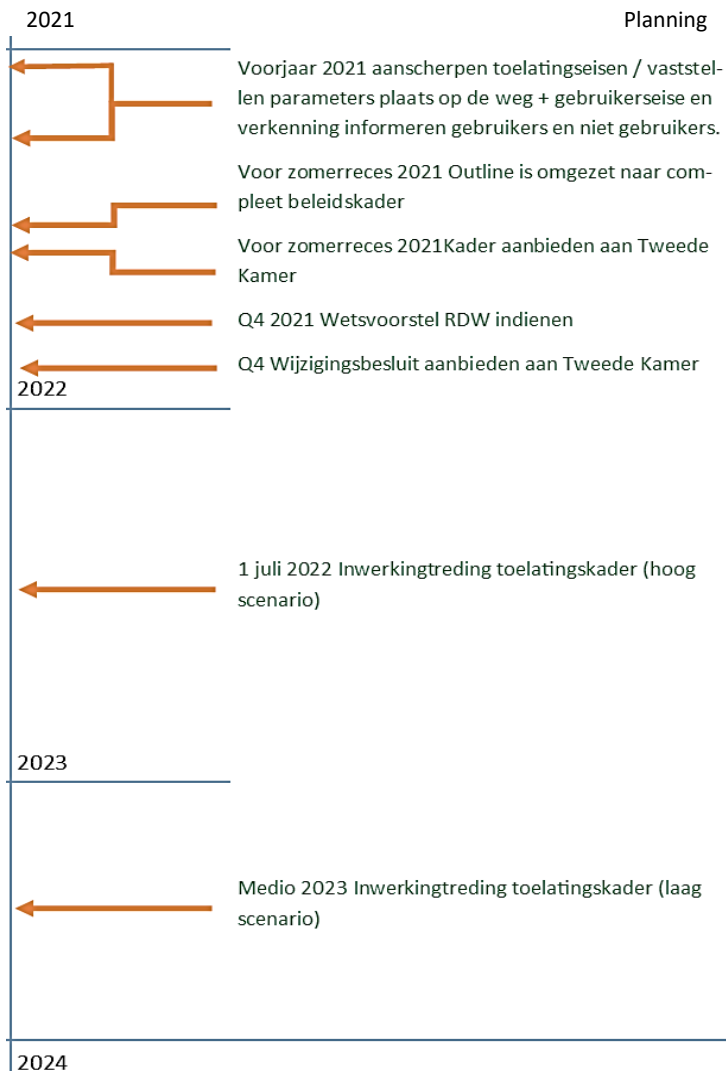


Buitenlandse vertaling en figuren ontleend uit SAFE MICROMOBILITY © OECD/ITF 2020

Planning 2021-2024 Toelatingskader LEVs

De minister geeft aan dat volgens de planning het toelatingskader aan het einde van 2021 klaar moet zijn om ingediend te worden voor een wetsvoorstel. Rond het zelfde moment wordt ook het wetsvoorstel ingediend om het RDW aan te wijzen als onafhankelijke keuringsinstantie zodat zij zelfstandig besluiten kan nemen over de toelating van bijzondere bromfietsen.

Het kalenderjaar 2021 gaat gebruikt worden om de outline van het toelatingskader naar een compleet beleidskader om te zetten. Als dit kader voldoende blijkt, kan het toelatingskader in juli 2022 inwerkingtreden. Mocht er besloten worden tot een rijbewijsplicht, treedt deze inwerking in 2023.



Outline toelatingskader lichte elektrische voertuigen

Het nieuwe toelatingskader LEVs is opgedeeld in 2 categorieën; het rijklare gewicht (massa van het voertuig inclusief batterijen zonder belading) van 55kg.

Categorie 1, ofwel de categorie onder 55kg is opgedeeld in voertuigen met trapondersteuning (1a) en overige LEVs (1b). Categorie 2, voertuigen boven 55 kg, bestaat uit gebruik voor goederenvervoer (2a) of personenvervoer (2b).

Net zoals in de huidige situatie is er gekeken naar voertuigen met een maximale snelheid van 25km/u. In de figuur zijn de eisen voor toelating op de weg en de eisen voor het gebruik op de weg toegelicht per (deel)categorie.

Voor alle (deel)categorieën geldt dat pas in het voorjaar 2021 bekend wordt of er sprake is van een rijbewijsplicht.

	Categorie 1a e-(bak)fiets volledige trapondersteuning < 55 kg	Categorie 1b alle andere LEVs dan 1a < 55kg	Categorie 2a goederenvervoer > 55kg	Categorie 2b personenvervoer > 55kg
Wijze van toelating en toezicht				
Toelatings-regime	Zelfcertificering	Goedkeuring	Goedkeuring	Goedkeuring
Toezicht-regime	Op de markt	Op de fabricage	Op de fabricage	Op de fabricage
Uitgangs-punten	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
Eisen voor toelating tot de weg				
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
Eisen voor gebruik op de weg				
Kenteken	Geen kenteken	Kenteken	Kenteken	Kenteken
Verzekering	AVP / AVB	WAM	WAM	WAM
Helm				
Rijbewijs	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021	Voorjaar 2021
Minimum leeftijd				

Het Beleid - Onze reizigers veilig de weg op

De Vervoerregio is voorstander van innovatie en beschouwt de ontwikkeling van het gebruik van LEVs als voor- en natransport middelen als wenselijk. Daarentegen brengt de integratie van een nieuwe mobiliteitsvorm in een bestaand mobiliteitssysteem onwennigheid met zich mee en een mogelijke toename van het aantal (niet-dodelijke) ongevallen.

Volgens het TNO rapport verschilt het aantal en het soort verkeersongevallen met de, in Europa veelvoorkomende, elektrische step verschilt per implementatievorm en verkeersinfrastructuur van steden. In het geval van de Amsterdamse regio streven we naar een coherente berichtgeving en volgen daarom, aanvullend op het landelijke beleid, het beleid vanuit de Gemeente Amsterdam.

De ontwikkeling van LEVs is niet specifiek opgenomen in het bestaande beleid van de Vervoerregio Amsterdam. In het **Beleidskader Mobiliteit** zijn alle LEVs binnen de categorie micromobiliteit te vergelijken met de rol van de elektrische fiets. Zo verhoogt de potentiële goedkeuring van de LEVs dat er meer druk ontstaat op de bestaande mobiliteitsnetwerken maar passen deze wel binnen de kaders van **opgave 1: van modaliteit naar mobiliteit** met betrekking tot de focus in het binnenstedelijke gebied. De Vervoerregio zet in op hoogwaardige fietsinfrastructuur in alle gebiedstypen. Het verschil met de (elektrische) fiets en LEVs is dat de laatstgenoemden voornamelijk gebruikt worden voor korte afstanden. LEVs zullen daarom binnen het gebied Landelijk wonen en recreëren minder belangrijk zijn. Voor de first- en last mile oplossing binnen de overige gebiedstypes is het beleid rondom LEVs vergelijkbaar met de (elektrische) fiets.

Vraag en aanbod – wat wil de reiziger?

het Ministerie is gestart met het ontwerpen van het toelatingskader door het toenemende gebruik van LEVs op privé- en op zakelijk front. Veel reizigers zien LEVs zoals de elektrische step en het elektrische skateboard als geschikte middelen om zich door de stad te verplaatsen in plaats van de fiets of als voor en na transport voor het Openbaar Vervoer. De Vervoerregio ziet potentie in de combinatie LEV en OV en ziet ruimte om op ten duur hier een pilot te faciliteren.

Er is tot nu toe geen aanleiding om een actief deelsysteem te motiveren. Wel kan er onderzoek gedaan worden naar de behoefte onder reizigers naar deelsystemen met LEVs, zoals de welbekende elektrische step. De Vervoerregio kan tijdens dit onderzoek gebruik maken van het reizigerspanel dat in 2020 is opgezet. De gemeente Amsterdam biedt vanaf 2021 wel een deelsysteem op buurtniveau aan met de elektrische bakfietsen van Cargaroo.

Op logistiek niveau is het overgaan op het gebruik van elektrische voertuigen al langere tijd van belang gezien de strenge milieueisen binnen de stedelijke grenzen van Amsterdam. Voor grotere steden in de regio kan het interessant zijn om een pilot te starten om vast te stellen of deze een geschikte tussenvorm zijn van een elektrische bakfiets en een elektrische bestelbus.

Reizigerspanel

Door de brede deelnemersgroep van het reizigerspanel naar hun behoefte te vragen omtrent LEVs wordt een goed beeld gevormd van de wensen en de zorgen van zowel gebruikers van de LEVs als medeverkeersdeelnemers



Pilots Logistiek

Grotere LEVs zoals de *Carver* (foto achtergrond) zijn ontwikkeld voor zowel personenvervoer als goederenvervoer. Pilots met dergelijke LEVs kunnen aantonen of LEVs een geschikte tussenvorm zijn van een elektrische bakfiets en een elektrische bestelbus



Communicatie naar partners en reizigers

Op de korte termijn zal er weinig veranderen voor de actoren binnen de Vervoerregio Amsterdam. Het groeiende aantal reizigers die nu al in een bezit is van een LEV zal namelijk door het toelatingskader in de toekomst met een verzekerd voertuig de weg op gaan. Verwacht wordt dat LEVs na legalisatie nog populairder worden dan ze nu al zijn. Momenteel zijn de LEVs nog niet goedgekeurd, maar wordt het gebruik ervan gedoogd.

Gemeenten / wegbeheerders

De Vervoerregio moet vanuit haar verbindende rol haar wegbeheerders informeren en dus een coherent advies richting de gemeenten sturen. Bij de vraag naar de karakteristieken van LEVs en mogelijke pilots om bepaalde mobiliteitsvraagstukken op te lossen deelt de Vervoerregio kennis en expertise.

Vervoerders

Voor alle OV-vervoerders binnen de regio moet het duidelijk zijn hoe zij moeten omgaan met een LEV. Om discussie, en dus oponthoud, te voorkomen is het duidelijk welke voertuigen mee mogen en of deze behandeld worden als fiets of als bagage. Op een langere termijn moeten Lichte Elektrische deelvoertuigen en het Openbaar Vervoer te vinden zijn in elkaars app.

De reiziger

Reizigers moeten weten waar ze aan toe zijn. Voordat zij de weg op gaan zij op de hoogte van de omgangsregels van LEVs en de consequenties wanneer zij deze regels overtreden.

Struikelstep (pagina 14)

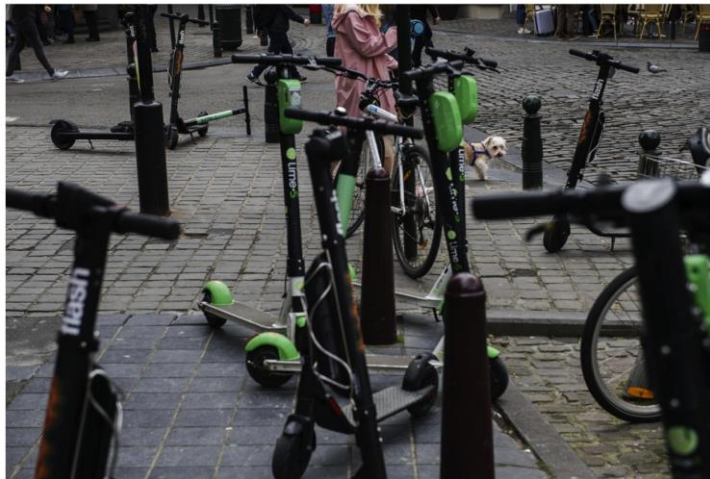
Het bekende probleem met de deelfiets (strooifiets) waar de gemeente Amsterdam in 2017 tegenaan liep met de toen opkomende deelfiets is ook een gevaar bij de elektrische step. Het parkeren van de voertuigen op de openbare ruimte kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Fiets of bagage?

LEVs, in het bijzonder de elektrische step wordt gezien als first en last mile oplossing. Wanneer deze worden toegestaan op de weg, en dus ook meegenomen worden in het openbaar vervoer, is het van belang dat alle vervoerders LEVs op de zelfde manier behandelen.

De kleine revolutie, step by step

De e-steps en e-bikes hebben onze steden zo snel overspoeld dat de overheid achterophinkt, zegt **Kris Peeters**. Dat leidt tot wild-groei en onveilige situaties.



Of de e-steps zo duurzaam zijn, is maar de vraag. 'Na enkele weken zijn ze al rijp voor de sloop.' © Ivan Put

Maar de vraag dringt zich op of de extra lading steps in het Antwerpse straatbeeld wel wenselijk is. Wie regelmatig in de stad vertoeft, weet dat nogal wat gebruikers hun step midden op het voetpad durven achtergelaten. 'Struikelsteps' zijn hinderlijk voor voetgangers, en al zeker voor wie slecht ter been is.



Wie regelmatig in de stad vertoeft, weet dat nogal wat gebruikers hun step midden op het voetpad durven achtergelaten. © Laenen

Antwerpen kiest voor de deelstep: twee nieuwe spelers kondigen komst aan, maar strengere regels om chaos te vermijden

Bronnen

*Beeld gebruikt uit eigen bestand

- <https://vervoerregio.nl/artikel/20180124-beleidskader-mobiliteit>
- <https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility>
- <https://www.hartvannederland.nl/aanbevelen/2020/demonstratie-legalisering-e-steps-den-haag/>
- <https://www.sprout.nl/artikel/nieuwsupdate/deelstepbedrijven-trekken-samen-op-naar-den-haag-delfts-team-wereldkampioen>
- <https://nos.nl/artikel/2251242-vier-kinderen-omgekomen-bij-bakfietsongeluk-op-het-spoor-in-oss.html>
- <https://nos.nl/artikel/2319969-legaal-rondrijden-op-een-elektrische-step-dat-gaat-niet-snel-gebeuren.html>
- <https://www.parool.nl/nieuws/wat-doen-we-met-vreemde-vogels-op-de-weg~bc01a5d9/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=6ab6187c-a637-4ba9-a16f-88d530975f92&title=Staat%20van%20de%20Verkeersveiligheid%20december%202020%20van%20Stichting%20Wetenschappelijk%20Onderzoek%20Verkeersveiligheid%20%28SWOV%29.doc>
- <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2019-05-02>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/10/16/rapport-ovv-veilig-toelaten-op-de-weg-lessen-naar-aanleiding-van-het-ongeval-met-de-stint>
- <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/07/16/bijlage-2-rapport-tno-ervaringen-lev-in-europ>
- <https://www.hln.be/antwerpen/antwerpen-kiest-voor-de-deelstep-twee-nieuwe-spelers-kondigen-komst-aan-maar-strengere-regels-om-chaos-te-vermijden~a537e131/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- https://www.standaard.be/cnt/dmf20190524_04422081

