



INBRENG INTERNETCONSULTATIE "Wijziging Regeling voertuigen, RDW als goedkeuringsinstantie bijzondere bromfietsen

Deze consultatie-ronde gaat over het wetsvoorstel om de RDW aan te wijzen als goedkeuringsinstantie, let wel: m.b.t. de toelating van "bijzondere bromfietsen".

Vreemd genoeg worden daaronder in Nederland ook e-steps gerekend.

En met de e-step wordt hier bedoeld: het emissieloos 2-wielig rij-tuigje, met een plankje voor één berijder, dat niet sneller kan dan 25km/u, voorzien is van een e-aandrijving, een deugdelijk stuur, schijfrem en verlichting. Een voertuigje dat veel lichter, kleiner en zelfs voor kinderen gemakkelijker en veiliger te berijden dan een fiets. Dat dus helemáál geen *bromfiets* is. En dat door al deze genoemde eigenschappen niet alleen gelijk te stellen is met een fiets (of e-bike), maar bovendien en bij uitstek bijdraagt aan brom- en emissieloos (stads-)verkeer.

Worden e-steps in alle ons omringende landen al jaren lang massaal -en zonder noemenswaardige ongelukken- gebruikt en zijn ze daar zonder meer voor gebruik op de openbare weg toegestaan, de Nederlandse regelgeving blijft deze e-stepjes halsstarrig als "bijzondere *bromfietsen*" beschouwen. En blijven ze verboden. Hier zijn en worden stepberijders massaal bekeurd, hun steps in beslag genomen, hun gebruikers in de illegaliteit gedwongen. Ondanks de ruim 23.000 (!) ondertekenaars van <https://legaliseerlevs.petities.nl>.

Met het voorliggend, door het Stint-ongeluk ingegeven wetsvoorstel dreigt de bestaande rechtsongelijkheid tussen e-bikes en e-steps in wet te worden verankerd.

Immers, het onderliggende, door het Ministerie van I&W op 13-07-2021 aan de Tweede Kamer gepresenteerde "Kader Lichte Elektrische Voertuigen" en de daarop aansluitende Beslisnota dd 17-03-2022 noemen weliswaar als "insteek" dat "gelijksoortige voertuigen gelijke regels krijgen" ¹⁾, uit de bijgeleverde categorisering blijkt de ongelijke behandeling van e-steps en e-bikes. Zo zouden volgens dat kader 75 kg. wegende e-(bak)fietsen (tot 3 personen + bestuurder, cat. 1a) onder de noemer zelfcertificering -dus zonder keuring- wél tot de openbare weg zijn toegestaan, terwijl e-steps dat uitdrukkelijk (n.l. als cat. 1b) niet zijn.

Het is onbegrijpelijk dat voornoemd LEV-kader volgens bijsluiter ²⁾ pas later aan de orde mag zijn. Het wetsvoorstel beoogt immers de implementatie van genoemd LEV-kader in de Verkeerswet. En daarmee de rechtsbedeling van de daarin aangewezen categorieën weggebruikers.

Die worden, zoals hiervoor betoogd, uitsluitend gediend met de gelijkstelling van e-steps met de in het LEV-kader onder categorie 1a gerekende langzame (elektrische) voertuigen. En dus niet tot de aparte categorie 1b, waartoe redelijkerwijs wel de 17 thans door de RDW toegelaten (extreme) e-voertuig-merken ³⁾ gerekend moeten worden.

Het is even onbegrijpelijk dat de in de voornoemde Beslisnota op aandrang van geraadpleegde "stakeholders" alle keuringseisen aanzienlijk zijn verruimd ⁴⁾. Behalve voor de e-step.

Tenslotte: tekenend voor de partijdige benadering van het LEV-kader is dat de expertise van Legaalrijden.nl -als vertegenwoordiging van de ruim 23.000 LEV-gebruikers- niet als "stakeholder-bij-uitstek" is benut ⁵⁾.

Resumerend: met het ongewijzigd aannemen van het wetsvoorstel plaatst de Nederlandse wetgever zich niet alleen -en als enige- buiten de staande Europese regelgeving. De implementatie van voornoemd LEV-kader is tevens aan de orde. En die zal aan de voornoemde rechtsongelijkheid een ongewenste wettelijke basis geven.

Alvorens de RDW als keuringsinstantie voor LEVs aan te wijzen is het dan ook geboden het LEV-kader aan te passen en de aan e-bikes gelijkwaardig e-step in categorie 1a (i.p.v. 1b) op te nemen. Omdat er nauwelijks verschil in "fietsgedrag" bestaat tussen e-steps mét of zónder (zogenaamde) trapondersteuning kunnen de regels dezelfde zijn ⁶⁾

Daarmee worden niet alleen de ruim 23.000 (!) ondertekenaars van <https://legaliseerlevs.petities.nl/> gediend maar bovenal de overheid zelve, waar het gaat om de beoogde wettelijke gelijkberechtiging. En om duurzame terugdringing van het gemotoriseerd (stads)verkeer.

Rotterdam, 1 januari 2023

Geert Lebbing, namens Comité LeveLevs

LeveLev2021@gmail.com

1) zie Beslisnota "Toelichting"

2) zie Beslisnota "wat verandert deze wet"

3) <https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/bijzondere-bromfietsen>

4) zie Beslisnota: "Geadviseerd besluit 1,2" en "kernpunten"

5) zie Beslisnota: "Krachtenveld"

6) <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/e-step-met-trapondersteuning>



	Categorie 1a	Categorie 1b	Categorie 2a	Categorie 2b
zie Beslisnota ad 1, 2: Bijstelling	e-(bak)fiets volledige trapondersteuning <75 kg max. 3 passagiers	alle andere LEVs dan 1a < 55 kg	goederenvervoer 250kg	personenvervoer 250kg
1. Wijze van toelating en toezicht				
2. Eisen voor toelating tot de weg				
3. Eisen voor gebruik op de weg				

fig. 1: Hoofdpijnen LEV-kader volgens Beslisnota

ZELFREGULEREND
als fiets, geen kenteken
Individuele verzekering

RDW WETTELIJK ALS GOEDKEURINGSINSTANTIE INSTELLEN

Categorie 0	Categorie 1a	Categorie 1b	Categorie 2a	Categorie 2b
Individueel voertuig e-(trap-)ondersteuning max. 1 bestuurder=berijder max. 1 passagier indien daarvoor ingericht <35kg, <40cm breed max. 250W, <1,5m/sz zelfbalancerend met stuurinrichting, rem verlichting 	alle anders individuele LEVs volledige e-ondersteuning max. 1 bestuurder=berijder max. 1 passagier indien daarvoor ingericht Segway alle 16 andere RDW-gekeurde merken volgens opgave RDW (https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/bijzondere-bromfietsen) alle andere nog te ontwikkelen LEVs die niet aan cat. 0-eisen voldoen	Individueel voertuig e-(bak-)fiets e-(trap-)ondersteuning max. 1 bestuurder=berijder zitplek max. 2 passagiers indien daarvoor ingericht <55kg, <70cm breed max. 400W, <1,5m/sz e-bike >25 km/u bakfietsen voor max. 1 berijder en 2 passagiers 	goederenvervoer > 55 kg 	personenvervoer > 55 kg
1. Wijze van toelating en toezicht				
2. Eisen voor toelating tot de weg				
3. Eisen voor gebruik op de weg				

fig. 2: Hoofdpijnen LEV-kader, het redelijk (en logisch) alternatief