



## 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 helemaal 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" <sup>1)</sup>, 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 <sup>2)</sup> 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 lichte (elektrische) voertuigen. En dus *niet* tot de aparte categorie 1b, waartoe redelijkerwijs wel de 17 thans [door de RDW toegelaten \(extreme\) e-voertuig-merken](#) <sup>3)</sup> gerekend moeten worden.

Het is even onbegrijpelijk dat de in de voornoemde Beslisnota op aandrang van geraadpleegde "stakeholders" alle keuringseisen aanzienlijk zijn verruimd <sup>4)</sup>. 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 <sup>5)</sup>.

**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](#) <sup>6)</sup>

Met een dergelijke aanpassing 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](mailto: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
<b>Individueel voertuig</b> 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  	<b>alle anders individuele LEVs</b> volledige e-ondersteuning max. 1 bestuurder=berijder max. 1 passagier indien daarvoor ingericht   Segway alle 16 andere RDW-gekeurde merken volgens opgave RDW ( <a href="https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/bijzondere-bromfietsen">https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/bijzondere-bromfietsen</a> )  alle andere nog te ontwikkelen LEVs die niet aan cat. 0-eisen voldoen	<b>Individueel voertuig e-(bak-)fiets</b> 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   

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