

Vergaderjaar 2025–2026

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1188

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2025

In het commissiedebat verkeersveiligheid van 4 september jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 1185) is gevraagd naar het goedkeuringsproces van de eerste e-step met een nationale typegoedkeuring en de daarbij gehanteerde eisen. Daarnaast is gevraagd naar de mogelijkheid van een moratorium op het goedkeuren van e-steps, totdat het LEV-kader in werking treedt. Aan het lid Olger van Dijk is toegezegd hierop schriftelijk terug te komen¹.

Vooropgesteld is dat de bevoegdheid tot het goedkeuren van e-steps bij de Dienst Wegverkeer (RDW) ligt. De RDW beoordeelt aanvragen op basis van vigerende wet- en regelgeving. Vanwege de concurrentiegevoelige informatie die aanvragen bevatten en de gevolgen van een toe- of afwijzing voor een bedrijf en de daaraan verbonden investeerders of aandeelhouders, is de RDW gehouden aan vertrouwelijkheid over aanvragen en aanvragers. Dit geldt overigens voor alle voertuigcategorieën en -onderdelen die vallen onder een goedkeuringsplicht.

Totstandkoming goedkeuringsproces elektrische steps

Achtergrond van toelatingskader

De eerste e-step met een nationale typegoedkeuring is een voertuig van de categorie bijzondere bromfiets. Voor deze categorie is sinds 1 januari 2024 een nationale typegoedkeuring verplicht. Een dergelijke goedkeuring kan na een goedkeuringsprocedure worden verleend door de RDW, indien het desbetreffende voertuig aan de wettelijke goedkeuringseisen voldoet.

Overigens waren e-steps ook voor 1 januari 2024 al toelaatbaar onder een andere procedure met een nagenoeg gelijk toetsingskader. Destijds moesten aanvragers een aanvraag tot aanwijzing als bijzondere bromfiets bij het ministerie doen waarvoor de RDW een keuring uitvoerde. Destijds

¹ TZ202509-056

zijn er geen aanvragen gedaan die voldeden aan de gestelde eisen, waardoor geen enkel type e-step aangewezen is als bijzondere bromfiets.

Aard en inhoud van goedkeuringsprocedure

Bijzondere bromfietsen zijn voertuigen die niet onder een Europese, maar onder een nationale typegoedkeuringsplicht vallen. De nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen is uiteengezet in hoofdstuk III van de Wegenverkeerswet 1994. Het gaat om voertuigen met een maximaal vermogen van 4 kW en een maximale constructiesnelheid van 25 km/u. De minimumleeftijd om een bijzondere bromfiets te mogen besturen is 16 jaar. De inhoudelijke eisen voor goedkeuring van deze voertuigen staan in afdeling 3.4 van de Regeling voertuigen en bestaan uit technische eisen en eisen die aan de producent worden gesteld.

Voor de behandeling van een goedkeuringsaanvraag zijn de procedurele en procesmatige stappen van de Europese typegoedkeuring op basis van Verordening (EU) nr. 168/2013 van overeenkomstige toepassing verklaard². De inhoudelijke eisen aan de voertuigen zijn daarbij als uitgangspunt genomen, waarbij deze zijn toegespitst op de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen.

De goedkeuringseisen gaan over (certificering van) toegepaste onderdelen, het geassembleerde voertuig en het seriematige productieproces van de fabrikant. Daarmee wordt bedoeld dat de fabrikant moet aantonen dat hij deze voertuigen in serie kan produceren, conform het door de RDW gekeurde exemplaar en dat hij in staat is terugroepacties uit te voeren zoals bij andere voertuigcategorieën ook het geval is. Ten slotte worden met het voertuig rijproeven uitgevoerd aan de hand van een gestandaardiseerd protocol. Deze rijproeven hebben als doel om de wegligging en het rijgedrag van het voertuig te beoordelen.

Ter illustratie volgen de onderwerpen waarvoor technische eisen aan elektrische steps worden gesteld (en waar ook aan wordt getoetst):

- Retroreflecterende voorzieningen
- Elektromagnetische compatibiliteit
- Verlichting
- Bediening en besturing
- Banden
- Reminrichting
- Spiegels
- Elektrische aandrijving.

In de Kamerbrief van 1 juli jl. (Kamerstukken 29 398, nr. 1179) is gemeld dat uit onderzoek is gebleken dat een van de goedkeuringseisen, die is overgenomen uit Verordening (EU) nr. 168/2013, niet past bij bepaalde soorten bijzondere bromfietsen.

Het gaat om de minimale hoogte van 25 cm ten opzichte van het wegdek van het achterlicht. Deze eis is niet redelijk, omdat sommige bijzondere bromfietsen, zoals segways en e-steps, een lage achterkant hebben. Daarom is door de vorige Minister een wijziging van de Regeling voertuigen uitgewerkt en in procedure gebracht, waarin het mogelijk wordt gemaakt om van deze eis af te wijken wanneer de zichtbaarheid van het voertuig is geborgd³. Daarbij is toen ook besloten dat de RDW mocht anticiperen op deze wijziging door de regel toe te passen op lopende aanvragen.

² Verordening (EU) nr. 168/2013 geldt onder andere voor brom- en snorfietsen, speed-pedelecs en brommobielen

³ https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_regeling_voertuigen_bijz_bromfietsen/b1

In het laatste commissiedebat verkeersveiligheid is gevraagd hoe de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) betrokken is geweest bij de goedkeuring van de eerste e-step met nationale typegoedkeuring, mede in het licht van de uitkomsten van de opgestelde risico-inventarisatie van de SWOV.

De methodiek van de risico-inventarisatie is opgezet naar aanleiding van de aanwijzing van de BSO-bus. Naar aanleiding van het rapport «Veilig toelaten tot de weg» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van 16 oktober 2019 zegde Minister Van Nieuwenhuizen toe om bij alle aanvragen een second opinion van SWOV te vragen op een veiligheidsbeoordeling die de aanvrager moest aanleveren. De Minister zou pas tot aanwijzing over gaan wanneer zowel de keuring door de RDW als de second opinion door SWOV positief waren. Bij de aanwijzingsprocedure van de BSO-bus bleek dat deze vorm van advisering voor SWOV niet goed werkte, omdat SWOV daarmee de facto medeverantwoordelijk zou worden voor de besluitvorming.

Bovenstaande leidde ertoe dat na de aanwijzing van de BSO-bus (per 3 november 2020) met ingang van 1 juli 2021 het aanwijzingsproces werd aangepast. In plaats van advisering op individuele aanvragen aan de achterzijde, wordt SWOV sindsdien betrokken aan voorzijde en dan specifiek op het niveau van voertuigconcept. Hierbij inventariseert SWOV risico's van een voertuigconcept en adviseert het over mogelijke mitigerende maatregelen, in plaats van het geven van een oordeel over individuele aanvragen. Dit past beter bij de rol van SWOV en is gericht op de veiligheidsrisico's bij nieuwe voertuigconcepten in het verkeer. Bovendien is het hiermee mogelijk geworden dat de goedkeuringsprocedure voor individuele aanvragen zou plaatsvinden door onafhankelijke experts bij de RDW

De risico-inventarisatie voor de elektrische step is in 2021 uitgevoerd en is bij de beantwoording van vragen over het LEV-kader op 8 december 2021 naar de Kamer gestuurd⁴. Tegen deze achtergrond is de nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen (waaronder elektrische steps) opgebouwd en na een wetswijziging ingegaan op 1 januari 2024. Pas vanaf dat moment kon een aanvraag voor een nationale typegoedkeuring worden ingediend bij de RDW.

Goedkeuringsprocedure eerste e-step met nationale typegoedkeuring

Tegelijk met de inwerkingtreding van de nationale typegoedkeuring op 1 januari 2024 is de aanvraag voor goedkeuring van de eerste e-step ontvangen door de RDW. De aanvraag is geheel conform de toelatingseisen voor de nationale typegoedkeuring beoordeeld. Daarbij zijn de uitkomsten van de risico-inventarisatie van SWOV door de RDW meegenomen in de keuring van het voertuig. Het is van belang om te noemen dat de e-step uit deze aanvraag is beoordeeld aan de hand van strengere eisen ten opzichte van de e-steps die in 2021 beschikbaar waren. De kwaliteit en het veiligheidsniveau van deze e-step is dan ook hoger dan de destijds (in de risico-inventarisatie) gebruikte e-steps, onder meer omdat op dit type spiegels en knipperlichten zitten en omdat alleen typegoedgekeurde en gecertificeerde onderdelen zijn gebruikt. Deze eisen zijn ook van toepassing op andere aanvragen die zijn ingediend of nog gaan worden.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 974

Mogelijkheid van een moratorium voor toelating van e-steps

De Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat heeft gevraagd naar de mogelijkheid van een moratorium op het goedkeuren van e-steps totdat het LEV-kader in gaat. Voordat hierop wordt ingegaan, zal eerst nader ingegaan worden op de zorgen en mogelijke verwachtingen die tijdens het laatste commissiedebat hierover zijn geuit.

Zo zijn zorgen uit andere Europese landen over deze e-steps aangehaald door uw commissie en ook is de risico-inventarisatie van de SWOV genoemd, die heeft gekeken naar de ongevalsgegevens uit het buitenland. Hierbij wordt opgemerkt dat de e-steps die SWOV aanhaalde in de risico-inventarisatie uit 2021 in Nederland niet zijn goedgekeurd. Deze e-steps mogen dus niet worden verkocht en gebruikt op de weg. In de periode dat SWOV de risico-inventarisatie opstelde, was het ministerie zelf bevoegd tot het aanwijzen van elektrische steps. De aanvragen die destijds bij het ministerie werden gedaan om aangewezen te worden, betroffen elektrische steps die qua ontwerp en verkeersgedrag vergelijkbaar waren met de elektrische steps waar SWOV haar bevindingen op baseerde. De RDW heeft voor deze aanvragen een keuringsadvies aan het ministerie gegeven. Geen van die aanvragen kreeg een positief keuringsadvies, waardoor geen van die elektrische steps een aanwijzing als bijzondere bromfiets kreeg. Het door de RDW gehanteerde toetsingskader was nagenoeg gelijk aan het huidige kader.

In Nederland is op dit moment aan één aanvrager een nationale typegoedkeuring verleend voor een e-step. Dit model was voor de recente goedkeuring op 1 juli 2025 niet beschikbaar, ook niet in het buitenland. In de brief van 1 juli 2025⁵ wordt ingegaan op hoe de analyse van het SWOV reeds betrokken wordt bij de toelating van e-steps.

In het licht van het geschetste proces is de conclusie van het ministerie dat de goedkeuring van e-steps op dit moment verantwoord kan plaatsvinden. De RDW toetst aan een uitgebreid pakket technische eisen. Dat betekent dat elektrische steps die nu worden toegelaten, veilig te gebruiken zijn⁶. Verder zijn er gebruikerseisen die voldoende borgen dat deze voertuigen veilig op de weg kunnen worden gebruikt, dat zij verzekerd zijn en dat goedgekeurde voertuigen herkenbaar zijn aan een kenteken. De eisen die zijn voorzien voor deze voertuigen in het LEV-kader zijn dan ook op hoofdlijnen vergelijkbaar met de huidige eisen, met dien verstande dat een helmplicht voor het gebruik ervan tot 18 jaar nog wordt overwogen. Een overzicht van de voorgenomen regels voor LEV's staat in diverse Kamerbrieven over het LEV-kader, zoals de brief van 13 juli 2021⁷.

Een moratorium houdt in dat nieuwe goedkeuringen niet meer worden verleend of dat typen e-steps waarvoor nog geen aanvraag is ingediend niet worden goedgekeurd. Op het moment van schrijven van deze brief is één type e-step goedgekeurd. Verder zijn er meerdere aanvragen ingediend die door de RDW worden behandeld. Die aanvragen moeten worden afgehandeld op basis van de geldende eisen. Het afwijzen van een aanvraag waarvan de aanvrager aan de eisen voldoet is onwenselijk en zal door een rechter ongedaan worden gemaakt. Het afwijzen van alle lopende aanvragen is daarom niet mogelijk. Het afwijzen van toekomstige

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1179

⁶ Dat betekent niet dat het gebruik van een dergelijk voertuig zonder risico's is, zo concludeerde ook SWOV in een eerdere risico-inventarisatie: «Overigens geldt dat sommige risico's inherent zijn aan verkeersdeelname en [dat] nooit alle risico's geheel weggenomen kunnen worden.» (zie Kamerstuk 29 398, nr. 868)

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 954

aanvragen stuit op soortgelijke bezwaren. Daarmee is immers niet geborgd dat er minder e-steps op de weg worden gebruikt, enkel dat het aanbod voor kopers wordt beperkt. Feitelijk heeft een dergelijk moratorium tot gevolg dat de marktpositie van marktdeelnemers met een goedkeuring wordt beschermd, zonder dat daar een te verwachten verkeersveiligheidsvoordeel tegenover staat. Een moratorium is voor ondernemers die deze producten aanbieden een zeer ingrijpend instrument.

De conclusie is dat een moratorium onnodig is vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. Daarnaast is het onwenselijk vanuit het verzorgen van goed bestuur en een betrouwbare overheid. Gezien de juridische risico's is het bovendien de verwachting dat een moratorium geen stand zal houden bij de rechter.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman