

NVC 2019 – regelgeving micro mobiliteit

Discussiepaper ingediend door Roxy Tacq (ANWB)

Elektrische steps, speedpedelecs, hoverboards, e-bakfietsen, e-scooters en andere micro mobiliteiten. Hebben we nieuwe regels nodig?

Samenvatting

De laatste jaren zijn er steeds meer mobiliteitsvormen bij genomen. Van “speelgoed” tot “voertuig”. Denk aan e-bikes, e-bakfietsen, speedpedelecs, scootmobiel, Biro’s, hoverboards, e-stepjes, Segways, Stints, Onewheels. Daarnaast maken professionele vervoerders steeds meer gebruik van lichtere kleinere voertuigen. Zoals pakketbezorgers met grote bakfietsen en de online supermarkt Picnic met mini vrachtwagentjes.

Discussie stelling: De regelgeving rondom vervoersmiddelen is historisch gegroeid en sluit niet meer aan bij nieuwe vervoersmiddelen.

Het (gewenste) gebruik conflicteert soms met de gestelde normen en sommige voertuigen vallen buiten de boot. Daarom hebben we vervoersmiddelen en regelgeving tegen het licht gehouden. We hebben op basis van de ontwerpmethodiek “Verkeer in de stad” een nieuw kader ontwikkeld. Dit kader helpt om op een logische en onderbouwde manier beslissingen te maken over de regulering van vervoersmiddelen. De indiener(s) van dit paper gaan graag met u in spreek om uw inzichten op te halen en onze ideeën bij u te toetsen.

Ter discussie: de regelgeving van elektrische steps en andere bijzondere bromfietsen, de speedpedelec, de scootmobiel, bromfiets en brommobiel.

Aanleiding & context

De laatste jaren zijn er steeds meer mobiliteitsvormen bij genomen. Van “speelgoed” tot “voertuig”. Denk aan e-bikes, e-bakfietsen, speedpedelecs, scootmobiel, Biro’s, hoverboards, e-stepjes, Segways, Stints, Onewheels. Daarnaast maken professionele vervoerders steeds meer gebruik van lichtere kleinere voertuigen. Zoals pakketbezorgers met grote bakfietsen en de online supermarkt Picnic met mini vrachtwagentjes.

De grote drive achter deze verandering is dat consumenten en bedrijven op zoek zijn naar alternatieven voor de auto, bestelbus en vrachtwagen. Door drukte in de stad en/of uit gezondheid- of duurzaamheidsafwegingen.

Discussie stelling: De regelgeving rondom vervoersmiddelen is historisch gegroeid en sluit niet meer aan bij nieuwe vervoersmiddelen.

Status van idee-vorming

Het (gewenste) gebruik conflicteert soms met de gestelde normen en sommige voertuigen vallen buiten de boot. Daarom hebben we vervoersmiddelen en regelgeving tegen het licht gehouden. We hebben gefocust op kleine lichte voertuigen, omdat daarin veel vernieuwing is geweest en deze binnen de stad (waar de uitdagingen het grootst zijn) kansen bieden. We hebben op basis van de ontwerpmethodiek “Verkeer in de stad” een nieuw kader ontwikkeld. Dit kader helpt om op een logische en onderbouwde manier beslissingen te maken over de regulering van vervoersmiddelen. Hierbij vindt u een concept van dit kader. De indiener van dit paper gaat graag met u in gesprek om uw inzichten op te halen en onze ideeën bij u te toetsen.

Stelling

Discussie stelling: De regelgeving rondom vervoersmiddelen is historisch gegroeid en sluit niet meer aan bij nieuwe vervoersmiddelen.

Regelgeving die hervormd zou kunnen worden. Discussiepunten:

- E-steps, e-skateboards, Segways en andere kleine lichte voertuigen zouden we hetzelfde moeten behandelen als de e-bike. Dat wil zeggen dat er geen rijbewijs, voertuigverzekering, helmplicht of leeftijdsgrens komt.
- Snelle e-fietsers (speedpedelec) de mogelijkheid te geven om fietspaden te gebruiken. Zodat ze, met gepaste snelheid, veilig kunnen deelnemen aan het verkeer.
- Bromfietsen en brommobielen begrenzen op 50km/u in plaats van 45km/u. Het snelheidsverschil op de rijbaan zorgt voor irritatie tussen weggebruikers en een gevoel van onveiligheid bij vooral tweewielers. Een deel van de consumenten kiest daarom voor vervoersmiddelen die wel gebruik mogen maken van het fietspad, terwijl dit ook nadelen heeft.
- Scootmobiele. Deze voertuigen hebben meestal een begrenzing die lager ligt dan 45km/u. Gemeenten sturen via de WMO soms op de maximum haalbare snelheid. Wat zou een goede snelheid zijn voor deze voertuigen? Moeten ze licht en langzaam zijn zodat ze goed passen in voetgangersgebieden? Of moeten ze juist wat snellere zijn om goed te meekunnen op het fietspad?

Inhoudelijke voorbereiding

Om de gedachte vorm te geven hebben we het principe van “voertuigfamilies” geleend uit de “verkeer in de stad” methodiek. Deze aanpak maakt inzichtelijk wat de hoofdzakelijke verschillen tussen verschillende type voertuigen zijn (massa en snelheid) en hoe die een plek kunnen krijgen op de weg.

Daarnaast hebben we gekeken naar de logische principes achter de regelgeving aan voertuigen gekoppeld zijn. Zoals rijbewijs, helmplicht, verzekering.

Dit zijn de hoofdingrediënten voor het denkkader dat wij hebben gebruikt om de regelgeving tegen het licht te houden. Naast verkeersveiligheid hebben we ook gekeken naar keuzevrijheid, met als uitgangspunt dat iedereen zorgeloos en met plezier onderweg moet kunnen zijn (dat, is ruim 135 jaar, de missie van de ANWB).

Voertuigfamilies

Verkeersdeelnemers worden niet langer ingedeeld naar traditionele voertuigen (zoals fiets, brommer, auto, motor), maar in “voertuigfamilies”. Elke “familie” bestaat uit voertuigen die tot eenzelfde gewichtsklasse behoren en binnen een maximale breedte passen. Er zijn zes verschillende voertuigfamilies: A. Voetgangers, B. Fiets-achtigen, C. Lichte motorvoertuigen (LMV's) zoals snorfiets, e-bakfiets, Stint, bromfiets en motorfiets, D. Auto's en auto-achtigen tot en met lichte bestelbusjes, E. Vrachtauto's en 'vrachtauto-achtigen' zoals bussen, F. Trams.

Door de routes en straten te ontwerpen en in te delen op basis van deze verkeersmilieus (snelheid) en voertuigfamilies (gewicht) worden de gewichtsverschillen en snelheidsverschillen tussen voertuigen kleiner, wat de veiligheid sterk bevordert.

In onderstaand schema (volgende pagina) is te zien hoe voertuigfamilies en verkeersmilieus samen komen. De voertuigen zijn ingedeeld naar haalbare snelheid.

Op het oog lijken voertuigen, zoals een e-step en een e-fiets, wellicht veel van elkaar te verschillen. Als je kijkt naar de massa en afmetingen van het voertuig en naar de haalbare snelheid dan verschillen ze weinig en hebben dus een vergelijkbare impact op verkeersveiligheid en ruimtegebruik. Daarbij gaan we er vanuit, net als bij de fiets, dat het voertuig veilig is.

Verkeer in de Stad 2.0

Voertuigfamilies

Ter illustratie is een aantal voertuigsoorten opgenomen. Het is geen exclusief overzicht.

Snelheid waarmee het voertuig **kan** rijden. We gaan uit van "normale omstandigheden". Dus geen opgevoerde motor of buitengewone krachtsinspanning.
Voor voertuigen met een snelheidsbegrenzing (25 of 45) is die snelheid als haalbare snelheid aangehouden.

Voertuigfamilie	Haalbare snelheid				
	0 - 10 km/u	10 - 20 km/u	20 - 30 km/u	30 - 50 km/u	> 50 km/u
A "Lopen"	lopen	Hardlopen Steppen Skaten E-skaten			
B Fiets-achtigen < 35 kg		Fiets Bakfiets Kleine e-step Segway	E-bike, E-step E-skateboard Hoverboard Onewheel	Snelle e-bike Racefiets	Supersnelle e-bike
C LMV (licht Motor Voertuig) < 350 kg	Scootmobiel	Scootmobiel Riksja Stint	Snorfiets E-bakfiets Scootmobiel	Bromfiets Brommobiel (Biro, Canta) Scootmobiel Driewiel-auto	Motorfiets Driewiel-auto
D Auto-achtigen < 3500 kg				MMBS (werktuig met begrensde snelheid)	Auto Quad Tweewiel-auto Kleine bestelwagen
E Vrachtauto-achtigen > 3500 kg					Vrachtwagen Bus Zware bestelwagen
F Tram-achtigen (geleide voertuigen)				Stadstram	Sneltram

(Wettelijk zijn scootmobiels begrensd op 45km/u. Veel scootmobiels worden geleverd met een langere begrenzingssnelheid.)

Regelgeving & logica

De regelgeving schept belangrijke voorwaarden voor het gebruik. Waar regelgeving teveel afwijkt van de wens van de consument wordt een product niet gebruikt (gemiste kans) of worden de regels omzeild (illegaal of oneigenlijk gebruik). Het is daarom belangrijk om regels te maken die logisch zijn en aansluiten op de praktijk. De volgende aspecten hebben een belangrijke impact op het gedrag van de consument: rijbewijs, plaats op de weg, helmplicht, snelheid, verzekering. Veel van deze regels zijn gekoppeld aan de voertuig categorie.

Achter deze regels en voorwaarden zitten diverse uitgangpunten:

- **Rijbewijs.** Het vereiste hangt samen met gevaarstelling van het voertuig. Dat wil zeggen het risico voor andere weggebruikers. Gevaarstelling wordt grotendeels bepaald door massa en snelheid. Voor voertuigen met een hogere gevaarstelling worden vaak hogere eisen gesteld.
- **Plaats op de weg.** Deze bepaalt met welke andere verkeerdeelnemers er gemengd wordt. Dit is bepalend voor de mate waarin verkeersdeelnemers zich veilig voelen. Voor het mengen of scheiden van voertuigen zijn massa, haalbare snelheid en afmeting van belang.
- **Helmplicht.** Een helm vermindert de gevolgen van een ongeval en staat los van het risico op een ongeval. De impact van een ongeval hangt samen met snelheid. Het betreft uitsluitend de veiligheid van de bestuurder en niet de veiligheid van overige weggebruikers.
- **Snelheid.** Sommige voertuigen zijn technisch begrensd op 25 of 45 km/u. Andere voertuigen zijn onbegrensd. De begrenzingssnelheid van een voertuig of snelheidslimiet op de weg hangt samen met de gevaarstelling (massa) van het voertuig in relatie tot andere verkeersdeelnemers.
- **Verzekering.** Dit hangt samen met de gevaarstelling (massa en snelheid) van het voertuig in relatie tot andere verkeersdeelnemers.
- **Leeftijd van gebruiker.** Deze is gereguleerd via het rijbewijs. Voertuigen waar geen rijbewijs voor nodig is hebben geen minimum of maximum leeftijd. De eisen hangen samen met verkeersinzicht en vaardigheid. Deze hebben een relatie met snelheid, vermogen van het voertuig en de plaats op de weg.

Conclusie?

Op basis van de logica achter de regels zou je grenzen kunnen trekken op onderstaande wijze. Tijdens deze exercitie liepen we bij diverse voertuigen tegen vraagstukken aan die we graag aan u zouden voorleggen. Zie de vier discussiestellingen bovenaan dit artikel.

Voertuigfamilies

Ter illustratie is een aantal voertuigsoorten opgenomen. Het is geen exclusief overzicht.

Snelheid waarmee het voertuig **kan** rijden. We gaan uit van "normale omstandigheden". Dus geen opgevoerde motor of buitengewone krachtsinspanning.
 Voor voertuigen met een snelheidsbegrenzing (25 of 45) is die snelheid als haalbare snelheid aangehouden.

Voertuigfamilie	Haalbare snelheid				
	0 - 10 km/u	10 - 20 km/u	20 - 30 km/u	30 - 50 km/u	> 50 km/u
A "Lopen"	lopen	Hardlopen Steppen Skaten E-skaten			
B Fiets-achtigen < 35 kg		Fiets Bakfiets Kleine e-step Segway	E-bike, E-step E-skateboard Hoverboard Onewheel	Snelle e-bike Racefiets	Supersnelle e-bike
C LMV (licht Motor Voertuig) < 350 kg	Scootmobiel *	Scootmobiel * Riksjā * Stint *	Snorfiets E-bakfiets * Scootmobiel *	Bromfiets Brommobiel (Biro, Canta) Scootmobiel Driewiel-auto	Motorfiets Driewiel-auto
D Auto-achtigen < 3500 kg				MMBS (werktuig met begrensd snelheid)	Auto Quad Tweewiel-auto Kleine bestelwagen
E Vrachtauto-achtigen > 3500 kg					Vrachtwagen Bus Zware bestelwagen
F Tram-achtigen (geleide voertuigen)				Stadstram	Sneltram

Verzekering, kenteken en rijbewijs

(Wettelijk zijn scootmobiel begrens op 45km/u. Veel scootmobiel worden geleverd met een langere begrenzingssnelheid.)

*Uitzondering. Voorstel: geen rijbewijs- en kentekenplicht. → 25 km/u > Helmplicht