

Maatregelfiche 11: Micromobiliteit (gemotoriseerde voortbewegingstoestellen)

- **Titel:** Micromobiliteit (gemotoriseerde voortbewegingstoestellen - in het bijzonder e-steps) biedt kansen, maar het hoge veiligheidsrisico ervan pakken we aan.

- **Bron:** Beleidsintenties minister
- **5 E's:** Engineering, Education, Enforcement
- **Appreciatie impact maatregel online bevraging stakeholders:** NVT

– Omschrijving maatregel:

Elektrische steps maken deel uit van de opkomende micromobiliteit (ook wel gemotoriseerde of persoonlijke voortbewegingstoestellen zoals e-steps, e-bikes, speedpedelecs, fatbikes, ...) en bieden potentieel om de mobiliteitsarmoede te verlichten, maar bepaalde vormen ervan (zoal e-steps) gaan momenteel gepaard met een hoog veiligheidsrisico.

Elektrische steps hebben het hoogste aandeel eenzijdige ongevallen (39%) en het hoogste aantal slachtoffers per miljard kilometer, wat wijst op een structureel verhoogd risico. Dit is deels te wijten aan technische kenmerken maar ook deels aan het onveilig gebruik ervan. Het gaat dan vaak over bijvoorbeeld overdreven snelheid, rijden op het voetpad, met meerdere mensen op een step,... Bovendien is het aangeraden om een helm te dragen maar reed 56% van de gebruikers in 2023 zonder helm (zelf-gerapporteerd), terwijl ernstige hoofdletsels frequent voorkomen bij stepbestuurders.

Nieuwe vervoersmodi leiden bij hun introductie klassiek tot meer ongevallen: de gebruiker is nog niet zo vertrouwd met de nieuwe vervoersmodi of deze vervangt veilige vervoerswijzen of genereert extra verplaatsingen. Bij de integratie van nieuwe mobiliteitsvormen in het beleid zijn flankerende verkeersveiligheidsmaatregelen daarom aangewezen.

Op zowat alle beleidsniveaus – van lokaal, Vlaams, federaal tot Europees – willen we micromobiliteit veilig en vlot laten functioneren binnen de huidige mobiliteitsmix, met een focus op de stedelijke context.

Over de federale bevoegdheden die o.a. met e-steps verband houden (zoals al dan niet verplichte helmдраught, verplichte inschrijving van het voertuig, ...) zullen we

vanuit Vlaamse hoek onze Vlaamse verkeersveiligheidsvisie duidelijk maken bij het interfederaal overleg terzake.

Op Benelux-niveau wordt er met de 3 landen gewerkt aan een aanbeveling rond micromobiliteit – zowel qua gebruik in het verkeer als qua technische eisen i.f.v. homologatie – als input richting de Europese Commissie. Het Vlaams gewest neemt actief deel aan deze bespreking.

Voor de invulling van het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen houden we rekening met deze problematiek als mogelijks één van de prioritaire aandachtspunten daarbinnen.

Naast grootschalige campagnes naar alle weggebruikers maken we ook gebruik van doelgroepgerichte campagnes. Hierbij stemmen we kleinere gerichte campagnes af op specifieke verkeersveiligheidsproblemen en/of aandachtspunten en focussen deze op een afgelijnde doelgroep (zoals bijvoorbeeld de promotie van het fietshelmgebruik en zichtbaarheid in het donker of extra aandacht voor de dode hoek). Daarnaast zullen we nu voor het eerst ook aandacht hebben voor het veilig gebruik van de e-steps.

Bij de aankoop van een nieuw voertuig deelt de verkoper correcte informatie over met veilig gebruik mee aan de gebruiker. Het kan dan gaan over technische aspecten zoals nieuwe voertuigtechnologieën (ADAS), maar evengoed ook over richtlijnen en/of vereisten gekoppeld aan bepaalde vervoersmiddelen, zoals bijvoorbeeld inzake het gebruik van elektrische steps, elektrische fietsen en speedpedelecs.

– *Omschrijving doel en gewenst effect:*

- Zorg dragen voor een correct en daardoor veilig gebruik van voortbewegingstoestellen op de openbare weg o.a. door
 - Sensibilisering voor de veiligheidsrisico's verbonden aan een onaangepast gebruik van voortbewegingstoestellen;
 - Gerichte informatieverstrekking over het gebruik van voortbewegingstoestellen door verkopers;
 - Gepaste opleidingen voor een correct gebruik;
 - Handhaving terzake – en de technische vereisten om dit mogelijk te maken
- Zorg dragen voor veilige voortbewegingstoestellen op de markt en bijgevolg ook op de openbare weg door doeltreffende regelgeving

– *Acties:*

- Doelgroepgerichte campagnes voor een correct en daardoor veilig gebruik van voortbewegingstoestellen zoals e-steps.

Bij die campagnes kan o.a. aandacht gaan naar het promoten van het dragen van een helm, naast het wijzen op het wettelijk verbod om met

meer dan een persoon erop te rijden. Ook het rijden met een e-step onder de wettelijke leeftijdsgrens of het verbod te rijden op het voetpad zijn voorbeelden van mogelijke onderwerpen.

- Samenwerking met partners voor een gerichte informatieverstrekking en gepaste opleidingen

We werken samen met beroepsfederaties en/of sectorverenigingen voor een gerichte informatieverstrekking over het gebruik van voortbewegingstoestellen door verkopers. Ook voor gepaste opleidingen voor een correct gebruik, aangepast aan een specifiek doelpubliek, werken we samen met partners.

- Aandachtspunt binnen het verkeersveiligheidspact met lokale besturen

Voor de invulling van het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen houden we rekening met deze problematiek als mogelijks één van de prioritaire aandachtspunten daarbinnen.

- Doeltreffende regelgeving voor toegang tot de markt, technische eisen en een correct gebruik op de openbare weg

Zowel met de federale overheid als op Benelux-niveau (als input richting de Europese Commissie) werken we samen rond regelgeving voor het gebruik in het verkeer en de technische eisen m.b.t. micromobiliteit.

- Een adequate handhaving m.b.t micromobiliteit moet kunnen steunen op gepaste middelen ter zake

Handhaving op zowel een correct en veilig gebruik, als op productconformiteit qua technische eisen is pas mogelijk mits de handhavers kunnen beschikken over de correcte middelen hiertoe.

- We werken samen aan een grensoverschrijdende erkenning van modelgoedkeuringen binnen de EU zodat handhavingssystemen snel kunnen worden aangekocht en ingezet.
- We passen de huidige regelgeving op vlak van homologatie aan, en schoeien deze op Europese leest (no goldplating), zodat ook nieuwe types handhavingsmiddelen gehomologeerd kunnen worden.

– *Kritische succesfactoren:*

- Samenwerking tussen de diverse beleidsniveaus (zowel met het federale en Europese niveau als met het lokale niveau) zodat we vlot tot doelgerichte regelgeving, de toepassing en de handhaving hiervan op het terrein komen
- Budgettaire middelen

– *Ondersteunende maatregelen:*

Deze maatregel kan niet los gezien worden van andere maatregelen, zoals

- Het verkeersveiligheidspact met de lokale besturen,
- Veilige fietsinfrastructuur
- Veilige voetgangersvoorzieningen
- Gerichte verkeersveiligheidseducatie,
- Sensibilisering i.v.m. een correct en veilig gedrag in het verkeer,
- Bredere sensibiliseringsacties rond alcohol, snelheid, afleiding en nu ook drugs en medicatie of de combinatie ervan.
- Kennis van verkeersregels en
- Handhaving (o.a. op snelheid).

– *Monitoring en opvolging (mogelijke KPI's):*

- Sensibiliseringscampagnes
- Opleidingen
- Samenwerkingsafspraken met partners (zowel overheid als bedrijven of sectorfederaties)
- Regelgeving voor het gebruik van en qua technische eisen van de voortbewegingstoestellen
- Regelgeving qua homologatie van meettoestellen
- Handhavingsacties

– *Verantwoordelijken:*

Trekker: afdelingen Beleid en TMB (departement MOW – Vlaamse overheid)

Betrokken partners: AWV, VSV, lokale besturen en politiezones, justitie

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting):*

Er is een duidelijke stijging zichtbaar in het aantal letselongevallen met elektrische steps. Waar in 2020 nog 209 ongevallen met e-steps werden geregistreerd, liep dit aantal in 2024 op tot 1.000. Het aandeel van elektrische steps in het totale aantal letselongevallen steeg in diezelfde periode van 1,1% naar 4,5%. Ook het aantal slachtoffers onder stepgebruikers nam aanzienlijk toe. In 2020 vormden zij 0,8% van alle Vlaamse verkeersslachtoffers; in 2024 was dit aandeel gestegen tot 3,1%.

De ongevalgegevens laten zien dat het slachtofferprofiel voor gebruikers van een elektrische step gedomineerd wordt door jongere mannen, met in 2024 vooral een piek in de leeftijdsgroepen tussen 16 en 29 jaar. De lagere gemiddelde leeftijd van de slachtoffers wijst erop dat slachtoffers van elektrische step-

ongevallen gemiddeld aanzienlijk jonger zijn dan de totale populatie verkeersslachtoffers.

Het merendeel van de ongevallen met elektrische steps gebeurt binnen de bebouwde kom. Er gebeuren iets meer ongevallen met elektrische steps op gemeentewegen dan op gewestwegen. In 2024 was het aandeel ongevallen op doorlopende weggedeelten iets hoger dan het aandeel ongevallen op kruispunten. De analyse van de verdeling van ongevallen met elektrische steps naar urbanisatiegraad toont aan dat het merendeel van deze ongevallen zich voordoet in sterk stedelijke gebieden. Wel zien we een geleidelijke verspreiding naar andere stedelijke zones buiten de grote stad.

Gebruikers van een elektrische step lopen een 24 keer hoger dodelijk risico dan auto-inzittenden. Het risico op verwondingen ligt voor elektrische steps 93 keer hoger dan voor auto-inzittenden. Daarmee heeft de elektrische step het hoogste relatieve risico op verwondingen.

Uit de resultaten van ESRA3 (zelfgerapporteerd verkeersgedrag) blijkt dat 56,0% van de Vlaamse respondenten aangaf in de voorbije 30 dagen minstens één keer met de elektrische step te hebben gereden zonder een helm. Dit ligt aanzienlijk boven het Europese gemiddelde van 44,6%. Ziekenhuisgegevens tonen dat zwaargewonde e-stepgebruikers vaak ernstige hoofdletsels oplopen.

Wie	Wat	Timing
DMOW afdeling Beleid ism VSV	Inplannen en uitwerken campagnes	2026
DMOW afdeling Beleid	Afspraken met partners omtrent organiseren van informatieverstrekking en opleiding	2026
DMOW afdelingen Beleid en aTMB, ism federaal niveau, Benelux en de Europese Commissie	Opmaken doeltreffende regelgeving voor toegang tot de markt, technische eisen en een correct gebruik op de openbare weg	2026 – 2027
AWV ism justitie en politie	Regelgeving en technische middelen om de handhaving op het terrein adequaat uit te voeren	2026 – 2027
Politie	Handhaving op het terrein	doorlopend
DMOW afdeling Beleid	Praktische handvaten en best practices aanbieden aan lokale besturen inzake deelmobiliteit	2027