

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Regeling Voertuigen (goedkeuringseisen verlichting en kentekenplaathouder en permanente eis aantal zitplaatsen bijzondere bromfiets)

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: het ministerie) reageert ook inhoudelijk in dit verslag. Naar aanleiding van de reacties is de toelichting van de regeling aangepast. De tekst van de regeling zelf is onveranderd gebleven.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie gaat de regels voor bijzondere bromfietsen veranderen. Er komen twee nieuwe regels:

1. In uitzonderingsgevallen mag de verlichting achterop bijzondere bromfietsen in afwijking van de standaardverlichtingsregels op een andere hoogte of breedte worden geplaatst.
2. Bijzondere bromfietsen bedoeld voor het vervoeren van mensen mogen maximaal acht zitplaatsen voor passagiers hebben.

Voor BSO-bussen (buitenschoolse opvang) gold sinds 2019 een tijdelijke regel van maximaal tien zitplaatsen. Nu gaat ook voor deze voertuigen de regel van acht zitplaatsen gelden.

Voor wie is dit belangrijk?

- Fabrikanten en importeurs van bijzondere bromfietsen;
- Gebruikers van bijzondere bromfietsen, waaronder kinderopvangorganisaties;
- De Dienst Wegverkeer (RDW);
- Handhavende organisaties, zoals het Openbaar Ministerie en de Politie.

Wat is het doel?

Met deze wijziging gaan er nieuwe regels gelden voor bijzondere bromfietsen:

1. Bijzondere bromfietsen, die zijn bedoeld voor het vervoeren van mensen, mogen maximaal acht zitplaatsen hebben.
2. In uitzonderingsgevallen mogen bijzondere bromfietsen afwijken van de standaardverlichtingsregels. Dit kan als de verlichting achterop door de bouw van de bijzondere bromfiets redelijkerwijs niet op de voorgeschreven hoogte of breedte kan worden geplaatst.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 6 mei tot en met 3 juni 2025 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 135 reacties ingediend, hiervan zijn er 105 openbaar. Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche (ca 89 % van de reacties);
- Particulieren (ca 10 % van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties (ca 1 % van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. Het sentiment van de reacties is kritisch.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Implicaties van maximaal acht zitplaatsen voor kinderopvangen die gebruik maken van BSO-bussen.
- Zorgen over de toelating van bijzondere bromfietsen (met name e-steps) tot de openbare weg.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Veruit de meeste reacties gaan over het eerste hoofdthema. De meeste zorgen vanuit de branche richten zich op de gevolgen van de wijziging op de bedrijfsvoering. Minder zitplaatsen betekent volgens hen dat er meer voertuigen en/of personeel nodig zijn om de kinderen te vervoeren. Dit kan extra problematisch zijn gezien de personeelstekorten en al stijgende kosten.

Deze reacties sluiten aan bij de geschetste gevolgen in de toelichting op de regeling. Er kan sprake zijn van financiële gevolgen voor de kinderopvangorganisaties door de invloed van de eis op de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd weegt de behoefte voor het terugdringen van de verkeersveiligheidsrisico's bij de kwetsbare doelgroep voor het ministerie zwaarder.

De zorgen over de toelating van bijzondere bromfietsen (met name e-steps) tot de openbare weg worden in onderstaande paragraaf verder uitgewerkt.

Naar aanleiding van deze reacties is de toelichting van de regeling aangepast. De tekst van de regeling zelf is niet veranderd.

Reacties per thema

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen uitgelicht in subthema's, die voortkomen uit dit hoofdthema.

1. Implicaties van maximaal acht zitplaatsen voor kinderopvangen die gebruik maken van BSO-bussen

- De branche maakt zich zorgen over de praktische én financiële gevolgen. Minder zitplaatsen betekent volgens hen dat er meer voertuigen én meer personeel nodig zijn om kinderen van school naar de opvang te vervoeren. Zij wijzen daarbij op de grote personeelstekorten en stijgende kosten.
- De voorgestelde maatregel zou, aldus de schrijvers, niet bijdragen aan extra veiligheid op de weg. Ook worden meer verkeersbewegingen en milieueffecten aangehaald.
- Het Rijk moet meer in gesprek met de sector.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Gevolgen voor bedrijfsvoering en druk op personeel

Hierboven is beschreven dat de meeste zorgen van de branche zich richten op de gevolgen van de wijziging op de bedrijfsvoering. Minder zitplaatsen betekent volgens hen dat er meer voertuigen en/of personeel nodig zijn om de kinderen te vervoeren.

Deze reacties sluiten aan bij de geschetste gevolgen. Mede als gevolg van de internetconsultatie is nader toegelicht in hoeverre er sprake kan zijn van financiële gevolgen voor de kinderopvangorganisaties door de invloed van de eis op de bedrijfsvoering.

In 2019 is aangekondigd dat het maximaal aantal zitplaatsen naar acht zou worden verlaagd. Het ministerie heeft sindsdien hierover veel overlegd met de Kinderopvangsector. Daarom wordt redelijkerwijs van de kinderopvangsector verwacht dat zij in hun bedrijfsvoering al geanticipeerd hebben op deze wijziging. Zonder wijziging zouden ondernemers die wel hebben geïnvesteerd in aanpassingen in hun bedrijfsvoering worden gedupeerd.

Gevolgen voor verkeersveiligheid en verkeersbewegingen

De permanente eis van maximaal acht zitplaatsen zou volgens de reacties uit de consultatie (afkomstig van de kinderopvangorganisaties) niet bijdragen aan extra veiligheid op de weg of zou zelfs tot méér onveiligheid leiden. Ook worden meer verkeersbewegingen genoemd als gevolg van de wijziging.

Het is waarschijnlijk dat deze wijziging leidt tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen op de weg. Dit betekent niet per se dat méér verkeersbewegingen leiden tot minder verkeersveiligheid, zoals vernoemd in de reacties. Tegelijkertijd wordt namelijk met minder kinderen per BSO-bus gereden. Door het aantal kinderen over meerdere ritten te verspreiden (wat leidt tot meer verkeersbewegingen), raken er ook minder kinderen bij een potentieel ongeval betrokken.

Daarbij is het belangrijk om duidelijk op te merken dat de voorgestelde wijziging **niet** voortkomt uit een beleidsdoelstelling om het aantal betrokkenen per ongeval te beheersen (van tien betrokkenen naar acht betrokkenen bij een potentieel ongeval) ¹. Het is juist bedoeld om de kans

¹ In één van de rapporten die in de internetconsultatie wordt aangehaald, wordt onterecht de suggestie gewekt dat dit een beleidsdoelstelling is.

op een dergelijk ongeval tot een absoluut minimum te beperken. Namelijk door het risico op het overbeladen van het voertuig te verminderen. Het uitgangspunt is dat er überhaupt géén kinderen betrokken hoeven te zijn bij een ongeval.

Contact met de kinderopvangsector

De reacties geven aan dat het ministerie meer in gesprek moet gaan met de kinderopvangsector en in een reactie wordt gesuggereerd een overgangsperiode in te richten voor de permanente eis van maximaal acht zitplaatsen.

In de toelichting op de regeling staat beschreven dat het ministerie uitgebreid contact heeft gehad met de kinderopvangsector. De Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, die in 2019 in werking was getreden, hanteerde al als uitgangspunt dat met bijzondere bromfietsen maximaal acht passagiers mogen worden vervoerd. De kinderopvangsector heeft een convenant bekrachtigd waarin de tijdelijkheid van de uitzondering van maximaal tien personen expliciet is benoemd. Sinds 2019 heeft de sector zich kunnen voorbereiden op deze wijziging. Dit kan worden gezien als een overgangsperiode van ruim zes jaar.

2. Zorgen over toelating van bijzondere bromfietsen voor gebruik op de openbare weg.

- Er zijn algemene zorgen over het toelaten van e-steps tot de openbare weg.
- Er zijn zorgen over het naar voren halen van de besluitvorming over deze technische eis ten opzichte van andere technische eisen waarover de besluitvorming op een later moment plaatsvindt.
- Er zijn zorgen over de zichtbaarheid van bijzondere bromfietsen in relatie tot de aangepaste verlichtingseis.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Algemene zorgen over toelaten e-steps tot de openbare weg

Veruit de meeste indieners onder dit hoofdstuk uiten hun zorgen over bijzondere bromfietsen in het algemeen. In de volgende alinea wordt ingegaan op de inhoudelijke redenen om de technische eis te herzien waaraan de RDW bijzondere bromfietsen toetst, voordat de voertuigen kunnen worden toegelaten tot de weg. Voor de bredere wensen over het wel of niet toelaten van bijzondere bromfietsen tot de openbare weg en de eisen die gesteld worden aan diens gebruikers verwijzen wij vooruit naar de twee internetconsultatierondes (gebruikerseisen en technische eisen) behorende bij het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen.

Naar voren halen besluitvorming technische eisen

De Fietzersbond uit haar zorgen over het naar voren halen van de besluitvorming over deze technische eis ten opzichte van andere technische eisen, waarover de besluitvorming op een later moment plaatsvindt. Daarnaast maken zij zich zorgen over de zichtbaarheid met de aangepaste verlichtingseis.

In de toelichting is uitgewerkt dat Europese en Internationale regels voor twee- of driewielige voertuigen en vierwielers van overeenkomstige toepassing zijn verklaard op bijzondere

bromfietsen. Tijdens het toetsen van de aanvragen constateerde de RDW dat de standaardverlichtingseisen niet goed toe te passen zijn op bepaalde bijzondere bromfietsen, zoals elektrische steps. Door de bouw van het voertuig (bijvoorbeeld een te lage achterkant) kan de verlichting achterop redelijkerwijs niet op de voorgeschreven hoogte of breedte worden geplaatst. Het is nooit de bedoeling van de wetgever geweest om met deze standaardverlichtingseisen barrières te werpen om te voorkomen dat deze voertuigen kunnen worden toegelaten tot de weg. Daarom wordt los van het LEV-kader prioriteit gegeven aan het aanpassen van deze goedkeuringseis.

Zorgen over de zichtbaarheid van bijzondere bromfietsen in relatie tot de aangepaste verlichtingseis

Verder heeft de Fietzersbond zorgen geuit over de zichtbaarheid van bijzondere bromfietsen in relatie tot de aangepaste verlichtingseis. Als in uitzonderingsgevallen de verlichting op een andere hoogte of breedte wordt geplaatst op de achterkant van de bijzondere bromfiets, dan moet de verlichting voor andere verkeersdeelnemers nog steeds goed te zien zijn. Daarom is een aangepaste eis opgenomen voor de (geometrische) zichtbaarheid van de verlichting om de verkeersveiligheid in verschillende scenario's te borgen. De eis houdt in dat de verlichting voor verkeersdeelnemers vanaf een bepaalde plek in de lengte, breedte en hoogte zichtbaar moet zijn. Dit is verder toegelicht in de artikelsgewijze toelichting. De RDW toetst bij de aanvragen voor een nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen ook aan deze eis.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Daarnaast is hier een samenvatting gegeven van de reactie van het ministerie hierop.

De regeling is op 24 oktober 2025 gepubliceerd in de [Staatscourant](#) en treedt op 1 januari 2026 in werking.