



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 20 oktober 2025, nr. IENW/BSK-2025/263723, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met het wijzigen van de goedkeuringseis inzake de verlichting voor bijzondere bromfietsen en het opnemen van de permanente eis voor bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer om ten hoogste acht zitplaatsen te hebben voor passagiers [KetenID WGK027516]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 23, eerste lid, en 71 van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.4.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na het vierde lid worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. Van het eerste lid, onderdeel a, onder 5° en 11°, punt 6, van VN/ECE-reglement nr. 74 en punt 2.3 uit bijlage IX van verordening nr. 3/2014 kan, voor wat betreft de voorschriften over de plaats in de hoogte en de breedte van achterretroreflectoren, achterraichtingaanwijzers, stoplichten en achterlichten op een bijzondere bromfiets, worden afgeweken als een bijzondere bromfiets naar het oordeel van de RDW door zijn constructie redelijkerwijs niet aan deze voorschriften kan voldoen.
6. Bij toepassing van het vijfde lid voldoet de geometrische zichtbaarheid van de achterretroreflectoren, achterraichtingaanwijzers, stoplichten en achterlichten op een bijzondere bromfiets in afwijking van het eerste lid, onderdeel a, onder 5° en 11°, punt 6, van VN/ECE-reglement nr. 74 en punt 2.3 uit bijlage IX van verordening nr. 3/2014 aan de eis van artikel 1 van bijlage III.

2. In het eerste vierde lid wordt 'subonderdeel 13°' vervangen door 'subonderdeel 12°'.

3. Het tweede vierde lid wordt vernummerd tot het vijfde lid en in dat lid wordt na 'de ruimte voor een kentekenplaat bij een bijzondere bromfiets' ingevoegd 'ten minste'.

B

Artikel 5.6a.41, derde lid, komt te luiden:

3.	Bijzondere bromfietsen die zijn bedoeld voor personenvervoer hebben ten hoogste acht zitplaatsen voor passagiers. Deze zitplaatsen zijn voorzien van onbeschadigde veiligheids gordels die deugdelijk bevestigd zijn en een goedwerkende sluiting bevatten.	
----	---	--

C

Na Bijlage II. behorende bij artikel 2.2, tweede lid, wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

BIJLAGE III. BEHORENDE BIJ ARTIKEL 3.4.1, ZESDE LID

De geometrische zichtbaarheid van achterretroreflectoren, achterraichtingaanwijzers, stoplichten en achterlichten op een bijzondere bromfiets bij toepassing van artikel 3.4.1, vijfde lid.



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Een bijzondere bromfiets is een motorrijtuig dat niet harder kan dan 25 km/u en een elektromotor heeft met een maximaal nominaal continuvermogen van 4 kW. De Dienst wegverkeer (RDW) verleent op grond van de Wegenverkeerswet 1994 nationale typegoedkeuringen voor bijzondere bromfietsen. Het is verboden om bijzondere bromfietsen zonder goedkeuring op de markt aan de te bieden of in de handel te brengen. Niet-goedgekeurde bijzondere bromfietsen mogen ook niet worden gebruikt of staan op de openbare weg. De goedkeuringseisen voor bijzondere bromfietsen zijn opgenomen in afdeling 4 van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen. Daarnaast gelden op grond van de Wegenverkeerswet 1994 eisen waaraan bijzondere bromfietsen die op de openbare weg rijden continu moeten voldoen. Deze zogenoemde permanente eisen staan in afdeling 6a van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen. Deze regeling wijzigt op twee punten de permanente en goedkeuringseisen voor bijzondere bromfietsen:

1. De uitzonderingsmogelijkheid wordt opgenomen dat een bijzondere bromfiets kan afwijken van de goedkeuringseisen over de plaats van de verlichting op de achterkant van een bijzondere bromfiets, als de bijzondere bromfiets door zijn constructie redelijkerwijs niet aan deze eisen kan voldoen; en
2. De permanente eis wordt ingevoerd dat een bijzondere bromfiets voor personenvervoer maximaal acht zitplaatsen heeft.

Deze twee wijzigingen worden hieronder toegelicht.

2. Overzicht van de wijzigingen

2.1 Uitzonderingsmogelijkheid goedkeuringseisen plaats van de verlichting op de achterkant van een bijzondere bromfiets

Nadat de nationale typegoedkeuringsplicht op 1 januari 2024 in werking is getreden, heeft de RDW een aantal aanvragen ontvangen voor de goedkeuring van bijzondere bromfietsen, waaronder elektrische steps. Die aanvragen toetst de RDW aan de hand van eisen die zijn overgenomen uit de internationale en Europese voorschriften voor twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. Deze voorschriften verklaart de Regeling voertuigen namelijk ook van toepassing op bijzondere bromfietsen. Tijdens het toetsen van de aanvragen, constateerde de RDW dat sommige eisen, niet goed toe te passen zijn op bepaalde bijzondere bromfietsen, zoals elektrische steps. De eisen gaan over hoe hoog en hoe breed verlichting op de achterkant van een bijzondere bromfiets moet worden aangebracht. Deze eisen zijn niet goed toe te passen op bijvoorbeeld elektrische steps. De achterkant van een elektrische step is meestal lager dan de achterkant van andere tweewielers. Daardoor zit de verlichting achterop een elektrische step doorgaans ook lager dan is toegestaan door de internationale en Europese voorschriften.

Deze constatering van de RDW zijn aanleiding geweest om een uitzonderingsmogelijkheid op te nemen voor bijzondere bromfietsen. Voortaan kan een bijzondere bromfiets afwijken van de voorschriften over de plaats van de verlichting op de achterkant van de bijzondere bromfiets, als de bijzondere bromfiets door zijn constructie redelijkerwijs niet aan deze voorschriften kan voldoen. De RDW oordeelt of een bijzondere bromfiets vanwege zijn constructie redelijkerwijs niet aan deze voorschriften kan voldoen. De Regeling voertuigen laat dit oordeel over aan de RDW om te waarborgen dat alleen in uitzonderingsgevallen van de voorschriften kan worden afgeweken. Dit zijn gevallen waarin de constructie van het voertuig zodanig zou moeten worden aangepast dat de functionaliteit of aard van het voertuig compleet verandert of dit verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt. Een voorbeeld hiervan is een stellage achterop een elektrische step om de verlichting op de voorgeschreven hoogte te plaatsen, die verkeersveiligheidsrisico's met zich zou meebrengen voor het op- en afstappen en de stabiliteit van het voertuig. In deze gevallen kan redelijkerwijs niet van fabrikanten worden verwacht dat zij de constructie van het voertuig wijzigen om aan de voorschriften te voldoen.

De hoofdregel is nog steeds dat bijzondere bromfietsen in principe aan de voorschriften moeten voldoen. Als in een uitzonderingsgeval de verlichting op een andere hoogte of breedte wordt geplaatst op de achterkant van de bijzondere bromfiets, moet het licht nog steeds goed te zien zijn voor andere verkeersdeelnemers. Om de verkeersveiligheid te borgen bij dergelijke uitzonderingen, gelden er nadere specifieke eisen voor de zichtbaarheid van de verlichting op deze bijzondere bromfietsen die met deze wijziging worden geïntroduceerd.

De RDW anticipeert op deze goedkeuringseis door deze eis al voor de inwerkingtreding toe te passen op grond van de door de RDW vastgestelde alternatieve voorschriften.

2.2 Permanente eis maximaal acht zitplaatsen voor passagiers in bijzondere bromfietsen

Aanleiding voor wijziging van tien naar acht zitplaatsen

In 2018 vond er een ongeval plaats met een Stint in Oss. De Stint was op grond van een aanwijzingsbesluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat toegelaten tot het verkeer op de weg en had tien zitplaatsen.¹ De fabrikant had voor tien zitplaatsen gekozen, omdat dit aantal aansloot bij de maximale toegestane groepsgrootte per kinderopvangbegeleider. Na het ongeval adviseerden de RDW en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om bij de herziening van het toelatingskader zoveel mogelijk aan te sluiten bij de Europese typegoedkeuring voor lichte voertuigen, die is geregeld in de Verordening (EU) nr. 168/2013. Volgens de verordening is de maximaal toegestane massa van lichte voertuigen 565 kilogram.² Deze maximaal toegestane massa is destijds overgenomen in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen.³ De RDW en SWOV wezen op het risico dat een bijzondere bromfiets voor personenvervoer, specifiek een BSO-bus (de opvolger van de Stint) kan worden overbeladen. Dit is het geval wanneer te veel en/of te zware passagiers met het voertuig worden vervoerd. Overbeladen betekent dat het voertuig zwaarder is dan waarvoor het is ontworpen en goedgekeurd. Naast het feit dat het overbeladen is verboden, is een overbeladen voertuig bij het gebruik op de weg minder stabiel en wendbaar, heeft het een langere remweg en trekt het minder vlot op.⁴ Daarnaast worden onderdelen van het voertuig zwaarder belast dan waarvoor deze zijn ontworpen. Dit veroorzaakt overmatige slijtage aan de banden, remmen en motoronderdelen. Effecten van overmatige slijtage aan een voertuig zijn een hogere kans op uitval in het verkeer en teruglopende prestaties over tijd. Al met al is overbeladen voor de verkeersveiligheid dus onwenselijk en verboden.

Bij de aanvraagprocedure voor de aanwijzing van de Stint Bus in 2020 was (de kans op) het overbeladen van het voertuig een belangrijk aandachtspunt. De fabrikant heeft bij de aanvraag voor de Stint Bus de volgende waarden opgegeven:

- De technisch toelaatbare maximummassa is 565 kilogram;⁵
- De ledige massa is 230 kilogram;
- Bij de keuring wordt een bestuurder van 75 kilogram aangehouden.⁶

Het ledige gewicht plus een bestuurder is $230 + 75 = 305$ kilogram. Dit betekent dat het voertuig dan nog maximaal 260 kilogram aan lading kan vervoeren. Overigens is op de voertuigen een sticker aangebracht waarop de maximale belading is aangeduid als 330 kilogram (voor passagiers en bestuurders tezamen). Hieruit is af te leiden dat de fabrikant is uitgegaan van 255 kilogram aan lading (immers, $330 \text{ kilogram} - 75 \text{ kilogram voor de bestuurder} = 255 \text{ kilogram}$).

Om te bepalen hoeveel passagiers het voertuig dan nog kan vervoeren is uitgegaan van het gemiddelde gewicht van kinderen in de leeftijd van vier t/m twaalf jaar. Dit zijn namelijk de leeftijden van de kinderen die doorgaans door de kinderopvang worden vervoerd in een BSO-bus. In de onderstaande tabel staat hoeveel kinderen (naar leeftijd en geslacht) het voertuig kan vervoeren, zonder dat het gewicht van 260 kilogram wordt overschreden⁷. Hierbij is uitgegaan van het gemiddelde gewicht van kinderen, waarbij twee kilo per kind wordt opgeteld voor kleding, schoeisel en schooltas.

Leeftijd	Jongen (gem. in kg)	Meisje (gem. in kg)	'Reken kind' (Inclusief kleding/tas)	Aantal kinderen tot 260 kg
4	17	17	19	13
5	19	18	20	13
6	22	21	23	11
7	24	23	25	10

¹ Mededeling inzake de aanwijzing door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 (Stcrt, 2020, 56604).

² Kamerstukken II 2018/2019, 29 398, nr. 674.

³ Artikel 15 Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (stcrt-2019, 24423).

⁴ Kamerstukken II 2020/2021, 29 398 nr. 868.

⁵ Als permanente eis opgenomen in artikel 5.6a.7 lid 2 Regeling voertuigen.

⁶ Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535 van de Commissie van 31 maart 2021 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft uniforme procedures en technische specificaties voor de typegoedkeuring van voertuigen en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd, wat betreft de algemene constructiekenmerken en veiligheid ervan (Voor de EER relevante tekst).

⁷ De cijfers zijn afkomstig van de groeidiagrammen van TNO: <https://www.tno.nl/nl/gezond/jeugd-gezondheid/eerste-1000-dagen-kind/groeidiagrammen-groeicalculators/>.

Leeftijd	Jongen (gem. in kg)	Meisje (gem. in kg)	'Reken kind' (Inclusief kleding/tas)	Aantal kinderen tot 260 kg
8	28	27	29	9
9	29	28	30	9
10	32	34	36	7
11	36	38	40	7
12	40	42	44	6

Om het risico op het overbeladen van het voertuig te verminderen, mag een bijzondere bromfiets voor personenvervoer slechts acht zitplaatsen hebben. Daarnaast maakt deze eis het mogelijk om effectiever te handhaven op het overbeladen van het voertuig. Het is voor de politie namelijk niet goed uitvoerbaar om op de openbare weg te meten of de maximummassa van 565 kg wordt overschreden. Het is gemakkelijker vast te stellen of het maximum van acht passagiers wordt overschreden.

Bij de herziening van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen (per 2 mei 2019) is het maximum van acht zitplaatsen opgenomen. Dit is overgenomen bij de inwerkingtreding van de wet waarmee de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie is aangewezen, bij de invoering van de nationale typegoedkeuring van bijzondere bromfietsen (per 1 januari 2024). Hierbij is rekening gehouden met een overgangsperiode voor fabrikanten en eigenaars van bijzondere bromfietsen. Het overgangsrecht bepaalt dat fabrikanten tot twee jaar na inwerkingtreding nog voertuigen mogen produceren op basis van aanwijzingen bijzondere bromfietsen die vóór 1 januari 2024 zijn verleend en dat de restantvoorraad ook na die twee jaar nog mag worden verkocht.

Herziening beleidsregel, overgangsperiode en convenant

Eerst is in 2019 het maximum van acht zitplaatsen opgenomen in de beleidsregel aan de hand waarvan de Minister voor Infrastructuur en Waterstaat destijds bijzondere bromfietsen aanwees om toe te laten tot het verkeer op de weg. De Tweede Kamer heeft toen in de motie Van Dijk-Schonis⁸ aan het kabinet verzocht om een overgangsperiode in te stellen voor de kinderopvangsector. Naar aanleiding van die motie is er een convenant gesloten tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de brancheorganisaties van de kinderopvangsector⁹. De partijen spraken af dat zolang de beleidsregel gold, een Stint (voorloper BSO-bus) met tien zitplaatsen tijdelijk was toegestaan. Daarna zou voor alle bijzondere bromfietsen voor personenvervoer een maximum van acht zitplaatsen gelden.

Eis voor nationale typegoedkeuring en overgangsrecht

De beleidsregel is bij de invoering van de nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen per 1 januari 2024 vervallen. Vanaf dat moment ging de RDW aanvragen voor een nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen toetsen. Eén van de eisen voor goedkeuring is sindsdien dat een bijzondere bromfiets voor personenvervoer maximaal acht zitplaatsen heeft. Maar door overgangsrecht kunnen fabrikanten BSO-bussen met tien zitplaatsen, die zijn toegelaten op grond van een aanwijzingsbesluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, nog tot 1 januari 2026 produceren. Hierdoor ontstaat een situatie dat er twee (vrijwel) identieke voertuigen naast elkaar bestaan waarbij het ene voertuig acht zitplaatsen en het andere voertuig tien zitplaatsen heeft.

Permanente eis maximaal acht zitplaatsen voor passagiers

Door deze wijzigingsregeling wordt er nu ook een permanente eis ingevoerd van maximaal acht zitplaatsen voor passagiers. Deze permanente eis sluit aan bij de eis van maximaal acht zitplaatsen voor passagiers voor een nationale typegoedkeuring. Door de permanente eis mogen alle bijzondere bromfietsen voor personenvervoer die staan of rijden op de openbare weg vanaf 1 januari 2026 maximaal acht zitplaatsen voor passagiers hebben. Zo wordt voor de gebruikers, handhavers en fabrikanten duidelijk dat vanaf 1 januari 2026 bijzondere bromfietsen met tien zitplaatsen niet meer mogen worden geproduceerd, verkocht of op de openbare weg worden gebruikt.

Ook BSO-bussen die destijds zijn toegelaten tot het verkeer met tien zitplaatsen, mogen vanaf dan maximaal acht zitplaatsen hebben. Deze BSO-bussen kunnen aan de permanente eis voldoen door twee gordels te verwijderen, waardoor twee zitplaatsen zijn verwijderd uit het voertuig. Om nader te verduidelijken dat de niet (langer) aanwezige zitplaatsen niet zijn bedoeld voor gebruik, kan een markering worden aangebracht. Uit het ontbreken van gordels blijkt al dat er geen sprake is van een

⁸ Motie Van Dijk/Schonis, Kamerstukken II 2018/19, 29 398, nr. 693.

⁹ Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang (Stcrt. 2019, 38237).



zitplaats. De markering mag worden aangebracht door de eigenaar, maar wordt niet als eis voorgescreven. De permanente eis betreft immers het maximum aantal zitplaatsen in een voertuig en niet de markering van niet (langer) aanwezige zitplaatsen.

3. Gevolgen

3.1 Uitzonderingsmogelijkheid goedkeuringseisen plaats van de verlichting op de achterkant van een bijzondere bromfiets

De verwachting is dat door de nieuwe goedkeuringseis meer bijzondere bromfietsen kunnen worden toegelaten tot de markt. Dit leidt verder niet tot een hogere regeldruk. Fabrikanten kunnen namelijk voortaan in uitzonderingsgevallen afwijken van de standardeisen voor de verlichting achterop bijzondere bromfietsen. Zij kunnen de verlichting op een afwijkende hoogte of breedte achterop het voertuig aanbrengen, als het voertuig door zijn constructie redelijkerwijs niet aan de standaardvoorschriften kan voldoen.

De RDW anticipeert op deze wijzigingsregeling door de goedkeuringseis al voor de inwerkingtreding toe te passen op grond van de door de RDW vastgestelde alternatieve voorschriften. Hierdoor kunnen mogelijk al eerder meer bijzondere bromfietsen worden toegelaten tot de markt.

3.2 Permanente eis maximaal acht zitplaatsen voor passagiers in bijzondere bromfietsen

Vanaf 1 januari 2026 mogen er geen bijzondere bromfietsen met meer dan acht zitplaatsen worden geproduceerd. De BSO-bus heeft een economische levensduur van vijf jaar, wat betekent dat vroeg of laat alle gebruikers BSO-bussen met ten hoogste acht zitplaatsen gebruiken. De gevolgen die in deze passage worden uiteengezet, zijn dus alleen van toepassing op de 'overgangssituatie'; de periode totdat een ondernemer het desbetreffende voertuig vervangt door een alternatief.

In de onderstaande passages worden de nalevingkosten stap-voor-stap uitgewerkt. Dit zijn alle kosten die eigenaren van BSO-bussen maken om te voldoen aan deze regelgeving. Op de website van de aanbieder van de BSO-bus wordt in 2024 gesproken over zo'n 2200 BSO-bussen die over de Nederlandse fietspaden te vinden zijn, verspreid over 1100 kinderopvanglocaties.¹⁰ Er zijn in april 2025 17.507 kinderopvanglocaties; waarvan 9.320 kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang 8.187.¹¹ Slechts een beperkt aandeel van de kinderopvanglocaties maakt dus gebruik van de BSO-bus.

De nalevingskosten kunnen worden onderscheiden in administratieve lasten, inhoudelijke nalevingkosten en financiële gevolgen. Het is moeilijk om voor elke individuele ondernemer in te schatten wat de kosten zijn. De ondernemer in de kinderopvangsector kan namelijk op verschillende manieren met deze eis omgaan – dit geldt in het bijzonder voor de financiële gevolgen. Bij het uiteenzetten van de regeldrukkosten worden bij de financiële gevolgen twee verschillende scenario's gegeven.

Administratieve lasten

Informatieverplichtingen kunnen aan wet- en regelgeving zijn gekoppeld. De uren die een eigenaar van een BSO-bus kwijt is voor dergelijke informatieverplichtingen zijn de administratieve lasten. In dit geval gaat het om het eenmalig maken van kosten om kennis te nemen van de wijziging in de regelgeving. De aanbieder van de BSO-bus geeft aan contact te hebben met alle eigenaren. Via deze weg worden alle eigenaren geïnformeerd over de verandering in regelgeving.

De inschatting is dat de kosten per ondernemer verwaarloosbaar zijn (<10 minuten leestijd).

Inhoudelijke nalevingskosten

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die burgers en bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product. Het onklaar maken van twee zitplaatsen door middel van het verwijderen van twee riemen vallen hieronder. Op de website van de aanbieder van de BSO-bus is een beknopte beschrijving te vinden – die in maximaal tien minuten uit te voeren is, met eenvoudig gereedschap.

De inschatting is dat de kosten per ondernemer verwaarloosbaar zijn (<10 minuten).

¹⁰ <https://mobilitum.com/2024/06/stint-bso-bus-voor-het-vervoeren-van-kinderen/>.

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2023/10/25/kwartaalrapportages-kinderopvang-vanaf-2020>.



Financiële gevolgen

Voor de kinderopvang geldt een beroepskracht-kindratio (BKR)¹², waarbij de toegestane groepsomvang per kinderopvangbegeleider afhankelijk is van de leeftijd van de kinderen. Door de permanente eis moeten kinderopvanglocaties bij groepen met specifiek negen of tien kinderen, die gebruik maken van de BSO-bus, nu mogelijk alternatief vervoer en alternatieve begeleiders inzetten om kinderen te kunnen vervoeren of andere alternatieven verkennen.

Er zijn verscheidene scenario's waar deze permanente eis geen impact heeft op kinderopvanglocaties die gebruik maken van de BSO-bus. Kinderopvanglocaties maken in sommige gevallen nu al geen gebruik van alle tien zitplaatsen in een BSO-bus. Zo mag één begeleider maximaal een groep van acht kinderen tot vier jaar begeleiden. Bij groepen die groter zijn dan tien personen was het eerder al nodig om alternatief vervoer en alternatieve begeleiding in te zetten.

In de gevallen waarbij de permanente eis wel impact heeft, zijn er verschillende keuzemogelijkheden voor het alternatief vervoer en de alternatieve begeleiding. Er worden hieronder twee scenario's uitgewerkt.

Scenario 1: inzetten van alternatief vervoer

Ten aanzien van het alternatieve vervoer kan de kinderopvang voor de overgangssituatie een ander voertuig (zoals een kleinere elektrische bakfiets) aanschaffen voor gedurende de termijn dat de bestaande BSO-bus (die oorspronkelijk tien zitplaatsen had) nog niet is afgeschreven. Uitgaande van een gemiddelde BSO-bus is dit 2,5 jaar.¹³ Een (elektrische) bakfiets met twee zitplaatsen kan worden aangeschaft vanaf ca. 3000,- euro. Een (elektrische) bakfiets leasen kan vanaf ca. 100,- euro per maand, incl. onderhoud. Voor 30 maanden (2,5 jaar) komt dit eveneens neer op ca. 3000,- euro. Een nieuwe BSO-bus kost ca. 13.310,- euro en leasen ca. 350,- euro per maand.

Voor de schatting van de mogelijke kosten bij een kinderopvanglocatie worden de volgende aannames gemaakt:

- Uit de bovengenoemde cijfers van de aanbieder van de BSO-bus (2200 BSO-bussen op 1100 locaties) wordt opgemaakt dat elke kinderopvanglocatie die gebruik maakt van de BSO-bus, gemiddeld twee BSO-bussen in gebruik heeft.
- Dit betekent dat per BSO-bus maximaal twee begeleidde groepen van negen of tien kinderen impact ondervinden. Dit zijn twee tot vier kinderen die alternatief vervoer nodig hebben per kinderopvanglocatie, per rit.

Dit betekent dat voor een gemiddelde kinderopvanglocatie met BSO-bussen op z'n hoogst twee vervangende (elektrische) bakfietsen nodig zijn per rit.

Al met al worden de extra financiële gevolgen ten aanzien van alternatief vervoer geraamd op € 6.000 voor het 30 maanden leasen van vervangende (elektrische) bakfietsen. Tegenwoordig komt dit neer per gemiddelde kinderopvanglocatie die BSO-bussen gebruikt, op € 6.000.

Ook zijn er nog bijkomende kosten (verzekering, onderhoud, elektriciteit).

- Een elektrische bakfiets verzekeren kost gemiddeld tussen € 8 en € 25 per maand.¹⁴ Uitgegaan wordt € 20 per maand. Voor 30 maanden (overgangssituatie) komt dit neer op € 600.
- Onderhoud zit inbegrepen in de leasekosten.
- Stroomkosten worden geschat op € 39 per jaar bij een dagelijks gebruik van 1 uur per dag van een elektrische fiets, in 2024.¹⁵ Nu is een bakfiets iets zwaarder. Daarom wordt uitgegaan van € 50. Voor 30 maanden (overgangssituatie) komt dit neer op € 125.

De bijkomende kosten kunnen per gemiddelde kinderopvanglocatie die BSO-bussen gebruikt, worden geraamd op € 725

Ten aanzien van alternatieve begeleiding is mogelijk extra inzet vereist van medewerkers bij het halen en brengen van kinderen van school naar de opvang of andere activiteiten. Dit kan bijvoorbeeld gaan

¹² Artikel 16 Besluit kwaliteit kinderopvang.

¹³ De gemiddelde gebruikersduur is 5 jaar. Dus de gemiddelde tijd dat een bestaande BSO-bus nog zal worden gebruikt is 2,5 jaar. In de praktijk zal dit mogelijk lager uitvallen, omdat ondernemers in hun planning al rekening gehouden met de voorziene permanente eis.

¹⁴ <https://www.fietsunie.nl/blog/elektrische-bakfiets-verzekeren-alles-wat-je-moet-weten>.

¹⁵ <https://www.hetzwartefietsenplan.com/nl/blog/news/kosten-opladen-elektrische-fiets#:~:text=Wat%20kost%20een%20elektrische%20fiets,fiets%20voor%20woon%2D%20of%20werkverkeer.>

om een groepsondersteuner, een gastouder in loondienst of een stagiair.¹⁶ De inschatting is dat dit met staande krachten of anders een extra oproepkracht kan worden vervuld.

Voor de schatting van de mogelijke kosten bij een gemiddelde kinderopvanglocatie met BSO-bus wordt wederom van bovenstaande aannames uitgegaan. Aanvullend wordt uitgegaan van:

- Elke begeleide groep op de kinderopvanglocatie gaat per dag maximaal een half uur uit reizen met de BSO-bus.
- Een kinderopvanglocatie heeft gemiddeld 39 kindplaatsen in 2023.¹⁷ Met twee BSO-bussen per locatie konden per BSO-bus maximaal twee groepen van tien kinderen worden vervoerd. Uitgegaan wordt van maximaal 2x2 ritten van een half uur per dag.
- Per BSO-bus-rit moet er nu ook een (elektrische) bakfiets met twee kinderen meerijden om de overgebleven kinderen te vervoeren.
- De inzet van groepsondersteuners met een minimummaandsalaris is € 2.506 op basis van een fulltimeweek in 2026.

Geschat wordt dat twee uur per dag (2x 2 x 0,5 uur) inzet nodig is voor het alternatieve vervoer met de (elektrische) bakfietsen. Er vanuit gaande dat de kinderopvang gemiddeld 5 dagen open is, komt dit neer op gemiddeld tien uur per week.

Uitgedrukt in kosten betekent het dat de kinderopvanglocatie € 626,5 (maandsalaris / 4) in zal zetten voor arbeidsuren. Bij de inzet van een extra oproepkracht komen hier nog mogelijk meerkosten bij kijken.

Al met al dient in dit scenario een kinderopvanglocatie die gebruikt maakt van de BSO-bus, deze kosten voor gemiddeld 30 maanden te dragen tijdens de overgangssituatie. Tezamen komt dit voor de extra financiële gevolgen ten aanzien van alternatieve begeleiding uit op € 18.795 (30x € 626,5).

Voor scenario 1 komen de financiële gevolgen, tijdens de overgangssituatie van 2,5 jaar, naar schatting neer op € 25.500 per gemiddelde kinderopvanglocatie die gebruik maakt van de BSO-bus. Dit komt neer op ruim € 10.200 per locatie, per jaar. En € 260 per jaar, per kind.

In de praktijk kan dit bedrag binnen scenario 1 zowel hoger als lager uitvallen voor een individuele kinderopvanglocatie die gebruikt maakt van de BSO-bus.

- Nu is uitgegaan van een gemiddeld aantal kindplaatsen. Dat zijn het aantal kinderen dat maximaal tegelijkertijd mag worden opgevangen. Er zijn ook dagen waarop minder kinderen worden opgevangen (bijvoorbeeld op de woensdagen en vrijdagen) en minder alternatieve begeleiding nodig is.
- Ook zijn in een aantal van de aannames uitgegaan van extreme scenario's: bijv. dus dat *alle* kinderen voorheen gebruik maakten van de BSO-bus.

Scenario 2: kosteloze alternatieven

Veel kinderopvanglocaties zullen er voor kiezen om de kosten te drukken, om geen hogere meerkosten te rekenen richting ouders en verzorgers. Er zijn verschillende mogelijkheden om kosten te vermijden. De Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang schrijft op haar website in eerste instantie dan ook over mogelijke alternatieven die niet per se extra financiële gevolgen met zich meebrengen.¹⁸

Zij schrijven:

- *Bestaande capaciteit efficiënter inzetten*
Veel organisaties beschikken over meerdere BSO Bussen. Door gebruik te maken van kilometerstanden en gebruikspatronen kan inzicht ontstaan in waar voertuigen intensief worden gebruikt en waar juist capaciteit over is. Mogelijk kan een herverdeling van voertuigen tussen locaties uitkomst bieden. Dit vraagt uiteraard om afstemming met de lokale teams en een goede analyse van de vervoersstromen.
- *Vervoersplanning slimmer inrichten*
Een kleinere capaciteit hoeft niet automatisch te betekenen dat er veel extra ritten nodig zijn. Door kinderen van nabijgelegen scholen te combineren in één route of door tijdsloten slimmer in te plannen, kan het aantal ritten beperkt blijven. Dat vraagt om een goed overzicht van schoolroosters, de afstand tot locaties en de beschikbare opvangcapaciteit. In de praktijk werken veel

¹⁶ Allen minimaal in het bezit van een VOG en bij inzet op de BSO-bus moet de bestuurder minimaal 18 jaar zijn en een rijtraining hebben gevolgd.

¹⁷ <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/aanvullende-statistische-diensten/2024/aanbod-kinderopvang-in-nederland-2017-2023/6-factsheets>.

¹⁸ <https://www.maatschappelijkekinderopvang.nl/nieuws/vanaf-1-januari-2026-maximaal-8-kinderen-per-bso-bus-zo-bereid-je-je-goed-voor/>.

organisaties al met dit type planningso oplossingen vanwege de personele krapte, waardoor dit een logische vervolgstap kan zijn.

- *Kinderen zelfstandig laten fietsen vanaf een bepaalde leeftijd*
Afhankelijk van de locatie en de verkeersveiligheid kan overwogen worden om kinderen vanaf een bepaalde leeftijd zelfstandig te laten fietsen. Voorwaarde is dat dit past binnen het veiligheidsbeleid van de organisatie en dat er schriftelijke toestemming van ouders is. Met duidelijke afspraken en begeleiding bij de start kan dit een werkbare manier zijn om de vervoersdruk te verlagen, zeker wanneer scholen dicht bij de opvanglocatie liggen. De afstand tussen school en de opvanglocatie kan ook (samen) lopend afgelegd worden, mits de afstand kort genoeg is.

Voor scenario 2 komen de financiële gevolgen, tijdens de overgangssituatie van 2,5 jaar, neer op € 0 per gemiddelde kinderopvanglocatie die gebruik maakt van de BSO-bus.

Belang van verkeersveiligheid

Zoals hierboven beschreven kan sprake zijn van regeldrukeffecten voor de kinderopvangorganisaties, door de invloed van de eis op de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd weegt de behoefte voor het terugdringen van de verkeersveiligheidsrisico's (zie paragraaf 2.2) zwaarder. Zonder deze wijziging kan zelfs een onbedoelde prikkel ontstaan, die kan leiden tot nadere verkeersveiligheidsrisico's. Kinderopvangorganisaties kunnen ontwijkgedrag vertonen omwille van deze regeldrukeffecten. Zij kunnen het vervangen van een BSO-bus zo lang mogelijk uitstellen, langer dan de economische levensduur van het voertuig van vijf jaar.

De kinderopvangsector heeft zich al langere tijd kunnen voorbereiden op voorliggende permanente eis en reeds geldende goedkeuringseis. In 2019 zijn op basis van een convenant tijdelijk tien zitplaatsen toegestaan in de BSO-bussen (zoals is toegelicht in paragraaf 2.2). Dat uiteindelijk het maximaal aantal zitplaatsen naar acht zou worden verlaagd is al in 2019 aangekondigd. Sindsdien heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat steeds overlegd met de kinderopvangsector over het maximaal aantal zitplaatsen. Deze overleggen vonden plaats voorafgaand aan de herziening van de beleidsregel, het sluiten van het convenant, de introductie van de nationale typegoedkeuring en de invoering van deze permanente eis.

4. Toezicht en handhaving

De RDW toetst aanvragen voor een nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen aan de eisen over de plaats van de verlichting. Als het voertuig niet aan deze eis voldoet verleent de RDW geen typegoedkeuring. De RDW anticipeert op deze wijzigingsregeling door deze goedkeuringseis al voor inwerkingtreding toe te passen op grond van door de RDW vastgestelde alternatieve voorschriften.

De politie handhaaft op de naleving van de permanente eis. De politie kan kijken of een bijzondere bromfiets voor personenvervoer maximaal acht zitplaatsen heeft voor passagiers, door te kijken of er maximaal acht gordels in het voertuig zitten. Daarnaast kijkt zij of een bijzondere bromfiets in overeenstemming is met de voor het voertuig afgegeven kentekencard en de over het voertuig vermelde gegevens in het kentekenregister. Vanaf het moment van inwerkingtreding van de permanente eis past de RDW het kentekenregister aan. De RDW verlaagt het vermelde aantal zitplaatsen van BSO-bussen met tien zitplaatsen naar acht.

5. Consultatie en advies

MKB-toets

De MKB-toets voor de invoering van de permanente eis is al uitgevoerd, doordat deze gezamenlijk is besproken met de wetgeving die samenhangt met het aanwijzen van de RDW als onafhankelijke goedkeuringsinstantie bijzondere bromfietsen.¹⁹ Hierbij heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat expliciet aan de kinderopvangsector gevraagd wat de gevolgen van de invoering van de permanente eis en de inmiddels geldende goedkeuringseis van tien naar acht zitplaatsen zijn. Onder gevolgen (zie paragraaf 3) staat beschreven dat daarbuiten het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook uitgebreid contact heeft gehad met de kinderopvangsector over de invoering van de eis.

¹⁹ Wet 26 oktober 2023 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen (Stb. 2023, 377).



Er worden geen effecten voor het MKB voorzien met de wijziging van de goedkeuringseis over de plaats van de verlichting.

Handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets ILT & OM.

de ILT heeft laten weten dat een HUF-toets niet nodig is. Het Openbaar Ministerie laat weten dat de regeling uitvoerbaar is en geen tot geringe impact heeft.

Uitvoeringstoets RDW

De RDW heeft in een uitvoeringstoets aangegeven dat er verder geen relevante organisatorische of financiële aspecten meer aanwezig zijn om op in te gaan, omdat in het voortraject uitvoerig met de RDW is gesproken.

Advisering en toetsing regeldruk

De conceptversie van deze regeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het ATR heeft op 2 juni 2025 een advies uitgebracht. Hierin constateert het ATR dat een deel van de wijzigingen betekent dat de huidige regels werkbaarder worden voor de fabrikanten van elektrische steps en vergelijkbare voertuigen. De wijziging met betrekking tot het maximum aantal zitplaatsen is uitvoerig met de sector en vertegenwoordigers van gebruikers van de BSO-bussen besproken en de sector heeft ruim de tijd gehad zich voor te bereiden op de nieuwe regels. Toch heeft het ATR ook een aantal aandachtspunten. Het ATR adviseert de regeling niet vast te stellen, tenzij met haar adviespunten rekening is gehouden. De adviespunten zijn op de volgende wijze verwerkt in deze regeling.

Allereerst adviseert ATR om in de toelichting te verduidelijken in hoeverre de nieuwe eisen voor bepaalde bijzondere bromfietsen, gelet op de verlichting gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Dit advies is ter harte genomen. In de toelichting is onder 2.1 geëxpliciteerd dat deze wijziging juist bedoeld is om de verkeersveiligheid te borgen, ook bij uitzonderingsgevallen. De hoofdregel is nog steeds dat bijzondere bromfietsen in principe aan de standaardvoorschriften moeten voldoen. Als in een uitzonderingsgeval de verlichting op een andere hoogte of breedte wordt geplaatst achterop de bijzondere bromfiets, dan gelden er nadere eisen die waarborgen dat het licht nog steeds goed te zien is voor andere verkeersdeelnemers.

Verder adviseert het ATR om in de toelichting te verduidelijken in welke mate de verkeersveiligheid verbetert door de invoering van de permanente eis in vergelijking met de huidige situatie (en de 'al verlaagde maximumsnelheid').

Ook adviseert het ATR om in de toelichting in te gaan op mogelijk minder belastende alternatieven en de redenen om daar van af te zien. Op beiden punten wordt hieronder ingegaan.

In de toelichting (onder paragraaf 2.2) is nader geëxpliciteerd welke effecten het overbeladen van een voertuig kan hebben op de verkeersveiligheid, anders dan alleen dat het voertuig dan een langere remweg heeft. Het is een correcte constatering van de ATR dat de remweg door alternatieve maatregelen, zoals verlaging van maximumsnelheid, kan worden verlaagd. Toch is de remweg maar één aspect van hoe de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed. Er worden geen minder belastende alternatieven voorzien om alle andere negatieve aspecten van het overbeladen te voorkomen, bijvoorbeeld de invloed op de stabiliteit en wendbaarheid van het voertuig, het minder vlot kunnen optrekken en de impact van overmatige slijtage. Hoewel een lagere snelheid (bij gelijkblijvende massa) in het algemeen minder belastend is voor slijtageonderdelen van een voertuig (zoals lagers, banden en remmen), maakt dat voor de constructie van een voertuig niet uit. Bovendien maakt een lagere snelheid of andere te overwegen alternatieven het overbeladen van het voertuig ook niet minder verboden.

Tot slot adviseert het ATR om in de vorm van scenario's conform de Rijksbrede methodiek in de toelichting een indicatie te geven van de kwantitatieve regeldruk-gevolgen voor de BSO-organisaties die nog gebruik maken van voertuigen met tien zitplaatsen, inclusief een schatting van het aantal geraakte organisaties. Deze regeldrukpassage is in paragraaf 3 verwerkt.

Internetconsultatie

Over het ontwerp van deze regeling heeft een internetconsultatie plaatsgevonden van 6 mei tot 3 juni 2025. Er zijn in totaal 135 reacties ingediend, hiervan zijn er 105 openbaar. Een groot deel van deze reacties is (vrijwel) identiek vanwege het gebruik van een modelzienswijze verspreid door de kinderopvangsector.

De reacties op de internetconsultatie geven aan dat er zorgen zijn bij de branche over de alternatieven die gevonden moeten worden door de kinderopvang als BSO-bussen nog maximaal acht zitplaatsen



mogen hebben. Ook zijn er zorgen bij de Fietzersbond en verschillende particulieren over de toelating van bijzondere bromfietsen (in het bijzonder e-steps) tot de openbare weg. Het sentiment van de reacties is kritisch. Hieronder wordt nader ingegaan op de reacties per thema.

Goedkeuringseis over de plaats van de verlichting

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 paragraaf 2.1 is toegelicht 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 sommige eisen niet goed toe te passen zijn op bepaalde bijzondere bromfietsen, zoals elektrische steps. Hierdoor is het voor sommige e-steps, vanwege de specifieke aard van het voertuig, de facto onmogelijk om toegelaten te worden. Het is nooit de bedoeling geweest vanuit de wetgever om onoverbrugbare barrières op te werpen voor deze categorie voertuigen. Daarom wordt prioriteit gegeven aan deze losstaande goedkeuringseis.

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, moet de verlichting nog steeds goed te zien zijn voor andere verkeersdeelnemers. 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.

Permanente eis maximaal acht zitplaatsen

Gevolgen voor bedrijfsvoering en druk op personeel

De meeste zorgen van de branche richten zich op de impact 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 zou extra problematisch zijn gelet op de personeelstekorten en reeds stijgende kosten.

Deze reacties sluiten aan bij de geschetste gevolgen (zoals toegelicht onder paragraaf 3). Hier is toegelicht dat er sprake kan zijn van kosten voor de kinderopvangorganisaties door de invloed van de eis op de bedrijfsvoering. Tegelijkertijd weegt de behoefte voor het terugdringen van de verkeersveiligheidsrisico's (zie paragraaf 2.2) zwaarder.

Gelet op het feit dat al in 2019 is aangekondigd dat het maximaal aantal zitplaatsen naar acht zou worden verlaagd en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat steeds heeft overlegd met de Kinderopvangsector wordt redelijkerwijs verwacht van de kinderopvangsector dat zij reeds op deze wijziging geanticipeerd hebben in hun bedrijfsvoering.²⁰

Gevolgen voor verkeersveiligheid en verkeersbewegingen

De permanente eis van maximaal 8 zitplaatsen zou volgens de reacties uit de consultatie (afkomstig van de kinderopvangorganisaties) niet bijdragen aan extra veiligheid op de weg of zouden 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 verkeersbewegingen op de weg. Dit betekent niet per se dat méér verkeersbewegingen leiden tot minder verkeersveiligheid, zoals in de reacties gesteld wordt. Tegelijkertijd wordt namelijk met minder kinderen per BSO-bus gereden. Door het aantal kinderen over meerdere ritten te verspreiden (wat leidt tot meer verkeersbewegingen), zijn er ook minder kinderen die bij een potentieel ongeval betrokken zijn. Daarbij is het belangrijk om op te merken dat de voorgestelde wijziging expliciet niet voortkomt uit een beleidsdoelstelling om het aantal betrokken per ongeval te beheersen (van tien betrokkenen naar acht betrokkenen bij een potentieel ongeval)²¹, maar juist om de kans op een dergelijk ongeval tot een absoluut minimum te beperken. Namelijk door het risico op het overbeladen van het voertuig te

²⁰ Zonder wijziging zouden ondernemers die wel hebben geïnvesteerd in aanpassingen in hun bedrijfsvoering worden gedupeerd.

²¹ In één van de rapporten die in de internetconsultatie wordt aangehaald, wordt onterecht de suggestie gewekt dat dit een beleidsdoelstelling is.



verminderen. Het uitgangspunt is dat er überhaupt géén kinderen betrokken hoeven te zijn bij een ongeval.

Contact met de kinderopvangsector

In de consultatie wordt in reacties gesteld dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat meer in gesprek zou moeten met de kinderopvangsector en in een reactie wordt gesuggereerd een overgangsperiode in te richten voor de permanente eis van maximaal 8 zitplaatsen.

Onder gevolgen (zie paragraaf 3) staat beschreven dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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 8 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 beschouwd worden als een overgangsperiode van ruim zes jaar.

6. Notificatie

Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op 1 juli 2024 voorgelegd aan de Europese Commissie ter voldoening aan het bepaalde in artikel 5, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEU 2015, L 241; notificatienummer 2025/0363/NL).

Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen. Naar aanleiding van de notificatie zijn geen opmerkingen ingediend.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2026. Die inwerkingtreding is in overeenstemming met de vaste verandermomenten die voor ministeriële regelingen zijn opgenomen in Aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdelen A en C

In artikel 3.4.1 van de Regeling voertuigen staan de eisen voor het verkrijgen van een nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen. Het eerste lid verklaart voorschriften voor twee- of driewielige voertuigen en vierwielers uit Europese en internationale regelgeving van overeenkomstige toepassing op bijzondere bromfietsen. Onderdeel A van artikel I van deze wijzigingsregeling voegt twee leden toe aan artikel 3.4.1 van de Regeling voertuigen op grond waarvan wordt of kan worden afgeweken van deze Europese en internationale regelgeving.

Door het nieuwe vijfde lid van artikel 3.4.1 van de Regeling voertuigen kan een bijzondere bromfiets afwijken van de Europese en internationale voorschriften over de plaats in de hoogte en de breedte van retroreflectoren, richtingaanwijzers, stoplichten en lichten in de hoogte en breedte op de achterkant van de bijzondere bromfiets. De voorschriften staan in punt 6 van VN/ECE-reglement nr. 74²² en punt 2.3 uit bijlage IX van verordening nr. 3/2014²³. Afwijken kan alleen als de RDW oordeelt dat de bijzondere bromfiets door zijn constructie redelijkerwijs niet aan deze voorschriften kan voldoen. Een voorbeeld hiervan zijn elektrische steps. De achterkant van een elektrische step is meestal lager dan de achterkant van andere tweewielers. De verlichting op de achterkant van een step zit daardoor meestal ook lager dan is toegestaan door de voorschriften voor tweewielers.

Wijkt een bijzondere bromfiets af van de internationale en Europese voorschriften over de plaats van de verlichting, dan geldt op grond van het nieuwe zesde lid van artikel 3.4.1 en artikel 1 van de nieuwe

²² VN-Reglement nr. 74 – Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen van categorie L1 wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen betreft [2020/32].

²³ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 3/2014 van de Commissie van 24 oktober 2013 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.



bijlage III van de Regeling voertuigen ook een andere eis voor de geometrische zichtbaarheid van de verlichting. Deze eis wijkt af van de voorschriften over de geometrische zichtbaarheid van de verlichting in punt 6 van VN/ECE-reglement nr. 74 en punt 2.3 uit bijlage IX van verordening nr. 3/2014.

De geometrische zichtbaarheid van verlichting gaat over de vraag vanaf waar het licht is waar te nemen. Eisen over de geometrische zichtbaarheid van de verlichting hebben het doel om te zorgen dat een bijzondere bromfiets goed is te zien voor andere verkeersdeelnemers. In punt 6 van VN/ECE-reglement nr. 74 en punt 2.3 uit bijlage IX van verordening nr. 3/2014 staan voorschriften over de geometrische verticale en horizontale zichtbaarheidshoeken van de verlichting. Deze hoeken bepalen binnen welk gebied van links naar rechts en van boven naar beneden het licht is te zien. Als de verlichting op een andere hoogte of breedte wordt aangebracht op de achterkant van een bijzondere bromfiets, dan moeten de eisen over de geometrische zichtbaarheid van de verlichting daarop aansluiten. De geometrische zichtbaarheid van de achterretroreflectoren, achterrichtingaanwijzers, stoplichten en achterlichten moet dan zo zijn, dat verkeersdeelnemers de verlichting vanaf een bepaalde plek in de hoogte, breedte en lengte kunnen zien.

Ten eerste moet de verlichting te zien zijn voor verkeersdeelnemers die zich bevinden op een horizontale lijn loodrecht en gecentreerd ten opzichte van de lengteas van het voertuig (lijn-Z), 1) waarvan het middelpunt is gelegen op een afstand van 25 meter ten opzichte het achterste punt van het voertuig en 2) de lengte 13,4 meter is, vermeerderd met de breedte van het voertuig in meters tot één decimaal nauwkeurig. De lengte van de lijn vanaf waar de verlichting waarneembaar moet zijn, wordt dus steeds langer naar mate de bijzondere bromfiets breder is. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het namelijk wenselijk dat een breder voertuig eerder te zien is voor verkeersdeelnemers die zich links- of rechtsachter het voertuig bevinden.

Ten tweede moeten verkeersdeelnemers die vanaf een hoogte tussen 1,00 meter en 2,20 meter boven het wegdek kijken, de verlichting achter op de bijzondere bromfiets kunnen zien.

Ter verduidelijking is een afbeelding opgenomen van de eis voor de geometrische zichtbaarheid van de verlichting op achterkant van de bijzondere bromfiets in figuur 1 van artikel 1 van bijlage III.

Onderdeel B

Met dit onderdeel wordt een permanente eis ingevoerd voor bijzondere bromfietsen bedoeld voor personenvervoer om maximaal acht zitplaatsen voor passagiers te hebben. De zitplaatsen voor passagiers moeten zijn voorzien van onbeschadigde veiligheidsgordels die deugdelijk bevestigd zijn en een goedwerkende sluiting bevatten. Er zijn bijzondere bromfietsen die voor de invoering van de nationale typegoedkeuring voor bijzondere bromfietsen zijn toegelaten tot het verkeer op de weg met tien zitplaatsen op grond van een aanwijzingsbesluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Deze bijzondere bromfietsen kunnen aan de permanente eis voldoen door twee zitplaatsen onklaar te maken voor passagiers door de veiligheidsgordels te verwijderen. De passagiers mogen dan niet langer op deze twee onklaar gemaakte zitplaatsen zitten als de bijzondere bromfiets deelneemt aan het verkeer. Op grond van het eerste lid van artikel 58a van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 mogen passagiers namelijk alleen zitten op de voor hen bestemde zitplaatsen. De voor passagiers bestemde zitplaatsen in een bijzondere bromfiets voor personenvervoer zijn volgens deze permanente eis immers altijd voorzien van gordels.

Zonder gordels zijn de onklaar gemaakte zitplaatsen niet langer voor passagiers bestemde zitplaatsen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*