

CONCEPT D.D. 2 juli 2025

**Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [datum],
nr. IENW/BSK-nummer , 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**

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

(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. Het tweede vierde lid wordt vernummerd tot het vijfde lid en in dat lid wordt 'subonderdeel 13°' vervangen door 'subonderdeel 12°'.

3. Het vijfde lid (nieuw)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 veiligheidsgordels 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:

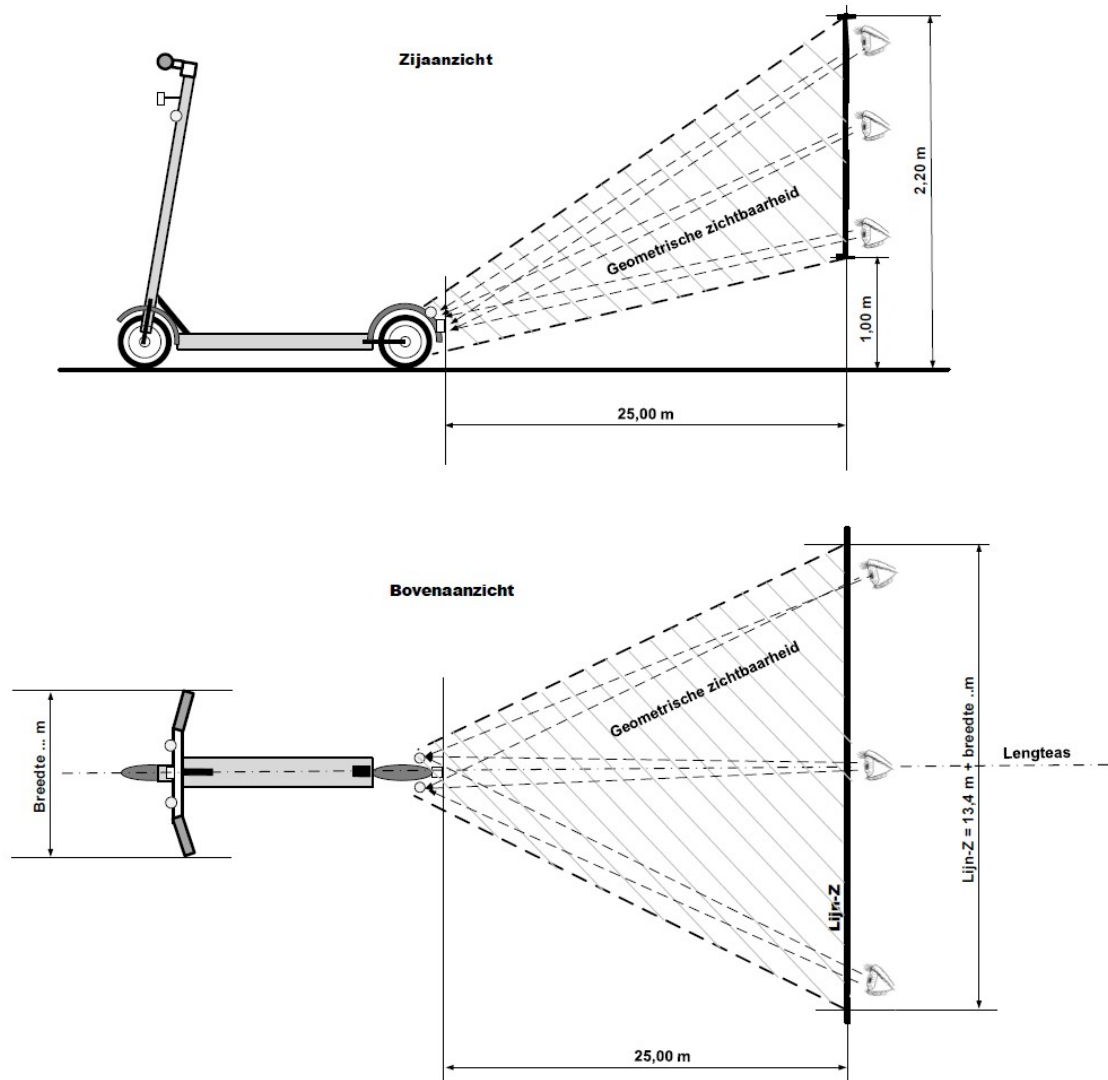
Bijlage III. behorende bij artikel 3.4.1, zesde lid

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

Artikel 1

De geometrische zichtbaarheid van de achterretroreflectoren, achterraichtingaanwijzers, stoplichten en achterlichten op een bijzondere bromfiets is dusdanig dat de verlichting waarneembaar is voor een waarnemer die zich bevindt (zie figuur 1):

- a. op een horizontale lijn, loodrecht en gecentreerd ten opzichte van de lengteas van het voertuig (lijn-Z), waarvan:
 - 1°. het middelpunt is gelegen op een afstand van 25 m ten opzichte van het achterste punt van het voertuig;
 - 2°. de lengte 13,4 m is, vermeerderd met de breedte van het voertuig in meters tot één decimaal nauwkeurig; en
- b. op een hoogte tussen 1,00 m en 2,20 m boven het wegdek.



Figuur 1. De geometrische zichtbaarheid van de verlichting op de achterkant van een bijzondere bromfiets

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2026.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

R. Tieman

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 2 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 typegoedkeuringplicht 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 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 op 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. 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, geldt voor de zichtbaarheid van de verlichting op deze bijzondere bromfietsen eigen specifieke eisen die met deze wijziging wordt 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. De maximaal toegestane massa van lichte voertuigen is daarin bepaald op 565 kilogram.² Bij het tijdelijke kader (de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen van 2 mei 2019) en het definitieve kader (het LEV-kader) is die 565 kilogram overgenomen. 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. Overbelading betekent dat het voertuig zwaarder is dan waarvoor het is ontworpen en is goedgekeurd. Naast het feit dat overbelading is verboden, is een overbeladen voertuig bij het gebruik op de weg minder stabiel en wendbaar, heeft het een langere remweg³ en trekt het minder vlot op dan is voorzien. Daarnaast

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 [Kamerstuk 29 398, nr. 674](#)

³ Risico-inventarisatie van de BSO-bus (SWOV, 2020)

worden onderdelen van het voertuig zwaarder belast dan waarop is ontworpen, waarmee sprake is overmatige slijtage aan 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 onwenselijk en dus verboden.

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

- De technisch toelaatbare maximummassa is 565 kilogram⁴
- De ledige massa is 230 kilogram
- Bij de keuring wordt een bestuurder van 75 kilogram aangehouden.⁵

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 samen). 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 4 t/m 12 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 overschreden⁶. Hierbij is uitgegaan van het gemiddelde gewicht van kinderen, waarbij 2 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
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. Als een neveneffect wordt het mogelijk gemaakt of effectiever te handhaven op overbelading. Het is voor de politie namelijk niet goed uitvoerbaar om op de openbare weg te meten of de 565 kg overschreden wordt. Het is beter vast te stellen of het maximum van acht inzittenden wordt overschreden.

⁴ Artikel 5.6a.7 lid 2 Regeling voertuigen

⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2021/535

⁶ De cijfers zijn afkomstig van de groeidiagrammen van TNO: <https://www.tno.nl/nl/gezond/jeugd-gezondheid/eerste-1000-dagen-kind/groeidiagrammen-groeicalculators/>

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 onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor nationaal toegelaten bijzondere bromfietsen werd (per 1 januari 2024). Hierbij is rekening gehouden met een overgangperiode voor fabrikanten en eigenaars van bijzondere bromfietsen.

Het overgangsrecht bepaalt dat fabrikanten tot 2 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, overgangperiode 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-Schonis⁷ aan het kabinet verzocht om een overgangperiode 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 kinderopvangsector⁸. 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. Een 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 8 zitplaatsen heeft en het andere 10 zitplaatsen.

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. 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, waarmee twee zitplaatsen zijn verwijderd uit het voertuig. Om nader te verduidelijken dat de niet (langer)

⁷ Motie Van Dijk/Schonis, 2018/19, [29 398, nr. 693](#)

⁸ Convenant van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met de Sectororganisaties Kinderopvang ([Stcrt. 2019, 38237](#))

aanwezige zitplaatsen niet bedoeld zijn voor gebruik, kan een markering worden aangebracht. Uit het ontbreken van gordels blijkt al dat er geen sprake is van een zitplaats. De markering mag worden aangebracht door de eigenaar, maar wordt niet als eis voorgeschreven. De permanente eis betreft immers het maximum aantal zitplaatsen in een voertuig en niet de markering van niet (langer) aanwezige zitplaatsen.

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.

3. Gevolgen

Goedkeuringseis over de plaats van de verlichting

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 op bijzondere bromfietsen. Zij kunnen de verlichting op een andere hoogte of breedte op de achterkant van 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.

Permanente eis maximaal acht zitplaatsen

Het is moeilijk in te schatten welke gevolgen de permanente eis van maximaal acht zitplaatsen heeft voor de regeldruk. De kinderopvangsector kan namelijk op verschillende manieren met deze eis omgaan. Maar de kinderopvangsector heeft zich al langere tijd kunnen voorbereiden op de gevolgen van deze wijzigingsregeling.

Door de permanente eis van acht zitplaatsen moeten gebruikers van al tot de markt toegelaten BSO-bussen met tien zitplaatsen twee zitplaatsen onklaar maken. Dit kunnen gebruikers relatief eenvoudig doen door twee gordels te verwijderen en (desgewenst) een markering aan te brengen, zodat duidelijk is dat de zitplaatsen niet meer mogen worden gebruikt. Toch kan de eis invloed hebben op de bedrijfsvoering van de kinderopvangorganisaties. Welke invloed, is afhankelijk van de keuzes die de kinderopvanglocaties maken.

Voor de kinderopvang geldt een beroepskracht-kindratio. Hoe ouder de kinderen zijn, hoe groter de toegestane groepsgrootte is per kinderopvangbegeleider. Hoe jonger de kinderen zijn, hoe kleiner de toegestane groepsgrootte per kinderopvangbegeleider. Daarom maken kinderopvanglocaties 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. Door de permanente eis moeten kinderopvangorganisaties bij grotere groepen een extra voertuig en extra begeleiders inzetten om alsnog tien kinderen te kunnen vervoeren. Dit kan op verschillende wijzen worden opgelost. De kinderopvang kan

een extra BSO-bus aanschaffen, maar kan ook een ander voertuig (zoals een kleinere elektrische bakfiets) aanschaffen. De kinderopvang kan ook kiezen voor een andere dagindeling om te voorkomen dat meer voertuigen of beroepskrachten nodig zijn. Doordat de kinderopvangsector hierin diverse keuzes kan maken en deze keuzes ook nog per kinderopvanglocatie kunnen verschillen, is het moeilijk om de gevolgen voor de regeldruk goed in te schatten.

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. Momenteel geldt namelijk al een technische eis van maximaal 8 inzittenden. Concreet betekent dit dat als je op 1 januari 2026 een nieuwe BSO-bus koopt, deze nog maar maximaal 8 zitplaatsen mag hebben. Kinderopvangorganisaties kunnen er voor kiezen om langer door te blijven rijden in hun BSO-bus dan bedoeld, ondanks mogelijke slijtage die optreedt aan het voertuig. Ver voorbij de economische levensduur van BSO-bussen van gemiddeld vijf jaar.

Uitgaande dat dat vroeg of laat de BSO-bus aan vervanging toe is, komt het er in de praktijk op neer dat de regeldrukeffecten voor kinderopvangorganisaties nu al onvermijdelijk zijn en niet enkel samenhangen met de voorliggende permanente eis.

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. Zij kijkt 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 is reeds uitgevoerd ten behoeve van de wetgeving die samenhangt met het aanwijzen van de RDW als Onafhankelijke Goedkeuringsinstantie bijzondere bromfietsen.⁹ Hierbij is expliciet gevraagd naar de gevolgen van de permanente eis en de inmiddels geldende goedkeuringseis van 10 naar 8 zitplaatsen. Onder gevolgen (zie paragraaf 3) staat beschreven dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bovendien uitgebreid contact heeft gehad met de kinderopvangsector over de voorliggende wijzigingen. 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 qua 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 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. Daar zijn deze eisen in deze wijziging op gestoeld.

⁹ 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

Tot slot adviseert ATR om in de toelichting te verduidelijken in welke mate de verkeersveiligheid verbetert door de voorgestelde maatregelen in vergelijking met de huidige situatie (en de “al verlaagde maximumsnelheid”). Ook adviseert het college om in de toelichting in te gaan op mogelijk minder belastende alternatieven en de redenen om daar van af te zien.

In de toelichting (onder paragraaf 2.2) is nader geëxpliciteerd welke effecten overbeladen van een voertuig kan hebben op de verkeersveiligheid, anders dan een langere remweg. Het is een correcte constatering van de ATR dat de remweg door alternatieve maatregelen, zoals verlaging van maximumsnelheid, verlaagd kan worden. Toch is de remweg maar één aspect van hoe de verkeersveiligheid onder druk komt te staan. Er worden geen minder belastende alternatieven voorzien om alle andere aspecten (bijv. invloed op stabiliteit, wendbaarheid, impact op slijtage) te voorkomen. 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 overbelading ook niet minder verboden.

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.

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 Fietsersbond 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 Fietsersbond 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 Fietsersbond 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.¹⁰

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 correct dat deze wijziging leidt tot meer verkeersbewegingen op de weg (zij het beperkt). Desalniettemin leiden méér verkeersbewegingen op zichzelf niet 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 betrokkenen per ongeval te beheersen (van 10 betrokkenen naar 8 betrokkenen bij een potentieel ongeval)¹¹, 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 minderen. Het uitgangspunt is dat er überhaupt géén kinderen betrokken hoeven te zijn bij een ongeval.

¹⁰ Zonder wijziging zouden ondernemers die wel geïnvesteerd hebben in aanpassingen in hun bedrijfsvoering gedupeerd worden.

¹¹ In één van de rapporten die in de internetconsultatie wordt aangehaald wordt onterecht de suggestie gewekt dat dit een beleidsdoelstelling is.

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 overgangperiode 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 10 personen expliciet is benoemd. Sinds 2019 heeft de sector zich welbewust kunnen voorbereiden op deze wijziging. Dit kan beschouwd worden als een overgangperiode van ruim zes jaar.

6. Notificatie

Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op **<datum>** 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 **XXXX**).

Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen. PM resultaat notificatie

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. 74¹² en punt 2.3 uit bijlage IX van verordening nr. 3/2014¹³. 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 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, achterraidingaanwijzers, 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.

¹² VN-Reglement nr. 74 — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van voertuigen van categorie L1 wat de installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen betreft [2020/32].

¹³ 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.

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 terwijl 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