Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**
25 maart 2026

**Onze referentie**
IenW/BSK-2026/6336

**Opgesteld door**
DG Mobiliteit
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Actieve en Lichte Mobiliteit

**Beslistermijn**
11-04-2025

**Bijlage(n)**
8

Aan Minister

# nota

Start internetconsultatie amvb gebruikerseisen lichte elektrische voertuigen (LEVs) en helmplicht

## Aanleiding

Tijdens de staf van 24 maart 2026 heeft u aangegeven zo snel als mogelijk te willen starten met de internetconsultatie van het lichte elektrische voertuigen-kader (LEV-kader) (deel gebruikerseisen van LEVs) waaronder ook de helmplicht voor gebruikers en passagiers van alle e-bikes inclusief fatbikes, en LEVs tot 18 jaar. De vroegst mogelijke inwerkingtreding van de leeftijdsgebonden helmplicht is 1 september 2027.

U wordt met deze nota gevraagd in te stemmen met de start van de internetconsultatie na verzending van de Kamerbrief Actieplan fatbikes. De eerstvolgende mogelijkheid van behandeling van het Actieplan fatbikes in de Ministerraad is 24 april in verband met de onderraden die hieraan voorafgaand zijn gepland.

## Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd in te stemmen met:

1. Het beleidskompas voor de algemene maatregel van bestuur (amvb) voor gebruikerseisen voor lichte elektrische voertuigen en met het bijgevoegde ontwerp voor dat besluit;
2. Starten van de internetconsultatie rond 27 april 2026 na verzending van de Kamerbrief Actieplan fatbikes.

## Kernpunten

*Strategie in relatie tot het Coalitieakkoord.*

- In het Coalitieakkoord staat dat er een aparte voertuigcategorie voor fatbikes komt, met een minimumleeftijd en helmplicht, en dat gemeenten de mogelijkheid krijgen een fatbikevrije zones in te voeren. Een groot deel van de e-bikes die gebruikt worden onder de 18 jaar, zijn fatbikes. Naar schatting van IenW rijdt 40% tot 60% van de jongeren die elektrisch fietst op een fatbike. De ongevallen onder jongeren zijn hoog, de maatschappelijke onrust rondom fatbikes is groot en de regelgeving voor een helmplicht voor gebruikers en passagiers tot 18 jaar voor alle e-bikes, waaronder fatbikes, en LEVs ligt klaar. Die maatregel kan meegenomen worden in de gebruikerseisen van het LEV-kader die al in voorbereiding waren.

- U wordt geadviseerd de internetconsultatie te starten na verzending van de Kamerbrief Actieplan fatbikes omdat het één geheel vormt en ook beter uitlegbaar is. Daarbij gaat het om een paar weken. Voor het actieplan fatbikes (dat als houtskoolschets zal worden geagendeerd) is akkoord van de Ministerraad nodig omdat het een uitwerking van het Coalitieakkoord is. Dit is afgestemd met AZ.
- Om specifiek een minimumleeftijd voor fatbikes in te voeren is een onderscheidend criterium nodig op basis waarvan wordt bepaald wanneer sprake is van een fatbike. Hiervoor moet onderzoek worden gedaan en is meer tijd nodig. Dit wordt in het actieplan fatbikes benoemd. Om de minimumleeftijd voor fatbikes vervolgens te kunnen implementeren in regelgeving volgt een apart traject. Dit is dan aanvullend op de leeftijdsgebonden helmplicht die met deze amvb wordt geregeld.
- Zoals op 24 maart is besproken is bij deze nota een planning gevoegd voor de inwerkingtreding van de amvb. Die planning is gericht op inwerkingtreding van de leeftijdsgebonden helmplicht op 1 september 2027, vier maanden eerder dan op 24 maart aangegeven. Voor dat onderdeel van de amvb wordt dan afgeweken van het beleid van vaste verandermomenten voor regelgeving. De overige onderdelen van het LEV-kader treden op 1 januari 2028 in werking in verband met de samenhang met andere wetgevingsproducten.[1]

Eerder is toegezegd[2] om de gebruikerseisen (incl. helmplicht) voor te hangen aan de Kamers rond de zomer van 2026 (dit wordt september 2026).[3]

*Algemeen:*

- In een Kamerbrief van 13 juli 2021 is aangekondigd dat de regelgeving voor lichte elektrische voertuigen (LEVs) en fietsen met trapondersteuning zal worden geactualiseerd en zijn de contouren van het LEV-kader gepubliceerd, mede in reactie op het OvV-rapport over de Stint.[4] Sindsdien zijn diverse stappen genomen voor de implementatie daarvan (zie onder toelichting; context). De gebruikerseisen en technische eisen[5] vormen samen het LEV-kader. Het bijgevoegde ontwerpbesluit bevat bovengenoemde actualisatie.
- Met het besluit:
  - Wordt het begrippenkader verduidelijkt, doordat LEVs niet langer als een soort bromfiets worden beschouwd, maar als een eigenstandige categorie met eigen regels;
  - Worden LEVs ingedeeld in categorieën. Categorie 1: beperkte impact op de verkeersveiligheid, voornamelijk voor particulier gebruik; en categorie 2: grotere impact op verkeersveiligheid, voornamelijk voor zakelijk gebruik. Voor het besturen van een LEV van categorie 2 gaat een minimumleeftijd van 18 jaar gelden;

[1] Tijdens het overleg van 24 maart 2026 is aangegeven dat inwerkingtreding van de helmplicht voorzien was op 1 januari 2028. De planning is op uw verzoek versneld. In bijlage met volgnummer 08 vindt u de herziene planning.
[2] De voorhang op zichzelf is niet enkel een wens van uw ambtsvoorganger, maar ook een verplichting die geldt voor amvb's. Hier kunt u dus niet op terugkomen.
[3] Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, 29 398, nr. 974:
Beantwoording feitelijke vragen over het kader Lichte Elektrische Voertuigen – 26 november 2021
[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 29 398, nr. 954: Kamerbrief Kader Lichte Elektrische Voertuigen – 13 juli 2021
[5] De technische eisen aan LEVs worden geregeld in een ministeriële regeling, die separaat wordt voorbereid. Vanwege de kortere doorlooptijd van ministeriële regelingen wordendeze op een later moment aan u voorgelegd.

    - Wordt een helmplicht ingevoerd voor gebruikers en passagiers van e-alle e-bikes, waaronder fatbikes, en LEVs die jonger zijn dan 18 jaar;
    - Worden de regels voor LEVs van toepassing op zware fietsen met trapondersteuning, waardoor voor het besturen van deze fietsen een minimumleeftijd van 18 jaar, een kentekenplicht en een verzekeringsplicht gaat gelden.
- Dit ontwerpbesluit bevat meerdere wijzigingen ten opzichte van de aankondiging van deze regels in 2021. De belangrijkste wijzigingen:
    - een rijbewijsplicht voor LEVs van categorie 2 is vervallen (nog niet gedeeld met Kamer),
    - een voertuig kwalificeert als LEV-categorie 2, wanneer deze meer dan vier zitplaatsen voor passagiers heeft, in plaats van het aangekondigde aantal van twee (nog niet gedeeld met Kamer),
    - de helmplicht voor bestuurders en passagiers jonger dan 18 is toegevoegd.
- Overige wijzigingen ten opzichte van de regels in 2021 zijn reeds met de Kamer gedeeld. Een overzicht van parlementaire stukken en desbetreffende wijzigingen zijn opgesomd in bijlage met volgnummer 08. Bij de finale publicatie wordt er een eenduidig overzicht met alle geldende regels gecommuniceerd.
- Na akkoord vanuit de Ministerraad kan de internetconsultatie starten rond 27 april 2026. Deze staat dan vijf weken open. Parallel worden diverse uitvoeringstoetsen uitgevoerd.
- Er is financiële dekking voor de start van de internetconsultatie en de uitvoeringstoetsen van de RDW die zijn voorzien in 2026 (begrotingshoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, Artikel 14).

**Krachtenveld**
Met name de leeftijdsgebonden helmplicht kan op uiteenlopende opinies rekenen. Gemeentes, politie, Veilig Verkeer Nederland, TeamAlert en artsen zijn positief over de maatregel. BOVAG, RAI Vereniging, ANWB en (een deel van de) Fietsersbond zijn kritisch op de maatregel. Zie ook hierna onder Toelichting politieke context. Ook andere maatregelen i.r.t. fatbikes, welke niet in deze amvb meelopen, kunnen op verschillende opvattingen rekenen.

Voor de andere onderdelen van dit ontwerpbesluit is niet bekend dat hier geen draagvlak voor bestaat in de Tweede of Eerste Kamer.

Op het gebruik van LEVs is wel kritiek. De fractie van Groenlinks-PvdA heeft zich in verschillende commissiedebatten kritisch uitgelaten over nut en noodzaak van de e-step en verwezen naar ongevallen in het buitenland met e-step.[6] Het is niet bekend welke zittende partijen dit standpunt delen. Van de G5-steden is bekend dat zij eveneens kritisch zijn en zich primair zorgen maken over de diversiteit aan voertuigen op het nu al drukke fietspad. Het toestaan van soorten LEVs is overigens geen onderdeel van deze amvb, maar van de ministeriële regeling over LEVs die nu in voorbereiding is.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**
Niet van toepassing.

[6]Dit gaat om ongevallen met e-steps die in Nederland niet zijn toegestaan op de openbare weg.

**Datum**
25 maart 2026

**Onze referentie**
IenW/BSK-2026/6336

**Opgesteld door**
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Actieve en Lichte Mobiliteit

**Aan**
Minister van IenW

**Bijlage(n)**
8

## Toelichting

*Context*
In een Kamerbrief van 13 juli 2021 zijn de contouren van het LEV-kader gepubliceerd, mede in reactie op het OvV-rapport over de Stint.[7] Sindsdien is een wetsvoorstel uitgewerkt en aangenomen waarmee de RDW is aangewezen als onafhankelijke goedkeuringsinstantie voor bijzondere bromfietsen. Tevens is de wet zodanig gewijzigd om daarmee de implementatie van het LEV-kader in onderliggende regelgeving mogelijk te maken. Ook is in de tussentijd de kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen in werking getreden, hier heeft uw ambtsvoorganger op 1 juli 2025 met een persmoment feestelijk bij stilgestaan. Inmiddels zijn we bij de laatste twee stappen beland om het LEV-kader in werking te laten treden: het implementeren van de gebruikerseisen in een algemene maatregelen van bestuur (zie deze nota) en de technische eisen in ministeriële regelingen (volgt tegen de zomer).

*Indeling in categorieën en bijbehorende regels*

Met dit ontwerpbesluit wordt een onderscheid gemaakt tussen:
- Fietsen met trapondersteuning die vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning.
  - Dit zijn fietsen van ten hoogste 75 kg, met maximaal vier zitplaatsen of totale massa inclusief bestuurders, passagiers en belading van 225 kg.
  - Hiermee wordt beoogd fietsen met trapondersteuning voor privé- en gezinsgebruik te categoriseren. In eerste instantie is aangekondigd dat een maximum van twee passagiers zou worden gehanteerd, maar in de praktijk blijkt dat er veel elektrische bakfietsen met vier zitplaatsen voor passagiers door particulieren in gebruik zijn.
  - Voor deze categorie gelden de regels voor fietsers en fietsen, met uitzondering van de helmplicht voor bestuurders en passagiers tot 18 jaar.
- LEV-categorie 1.
  - De zogenaamde personal mobility devices; bijvoorbeeld e-steps en segways. Deze voertuigen hebben een maximaal gewicht rijklare toestand, dus zonder bestuurder, van ten hoogste 55 kg.
  - Voor deze voertuigen blijven de bestaande regels van de bijzondere bromfietsen gelden: er geldt een verzekeringsplicht, een kentekenplicht en een minimumleeftijd voor bestuurders van 16 jaar. Aan die regels wordt de helmplicht tot 18 jaar toegevoegd.
- LEV-categorie 2.
  - Dit zijn alle LEVs en fietsen met trapondersteuning, anders dan de hierboven genoemde voertuigen. Het gaat onder meer om BSO-bussen en zware elektrische bakfietsen.
  - Voor BSO-bussen gold al een verzekeringsplicht, een kentekenplicht en een minimumleeftijd voor bestuurders van 16 jaar. De minimumleeftijd wordt 18 jaar. Voor zware elektrische bakfietsen golden deze regels nog niet, omdat ze voorheen kwalificeerden als fietsen met trapondersteuning. De facto gaat de helmplicht voor deze voertuigen alleen voor passagiers gelden, omdat een bestuurder ten minste 18 jaar moet zijn.
  - De in 2021 aangekondigde AM-rijbewijsplicht is vervallen in dit ontwerpbesluit, hier heeft uw ambtsvoorganger op 16 juli jl. mee

[7] Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 29 398, nr. 954: Kamerbrief Kader Lichte Elektrische Voertuigen – 13 juli 2021

ingestemd.[8] Deze beleidswijziging is nog niet met de Kamer gedeeld en zal bij de voorhang onder de aandacht worden gebracht.[9]

*Helmplicht voor bestuurders en passagiers van een fiets met trapondersteuning of LEV die jonger zijn dan 18 jaar*

- In de kamerbrief van 28 augustus 2025 heeft voormalig minister Tieman aangekondigd dat hij een helmplicht ging invoeren voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs die jonger zijn dan 18 jaar.[10] Met dit ontwerpbesluit wordt die regel toegevoegd aan de verkeersregels, waarin ook bijvoorbeeld de helmplicht voor brom- en snorfietsen is opgenomen.
- Er worden geen uitzonderingen gemaakt voor specifieke voertuigen. De helmplicht gaat voor alle fietsen met trapondersteuning en LEVs gelden. Voor alle bestuurders en alle passagiers, ook als deze zich in een aanhanger bevinden achter een desbetreffend voertuig.
- Bij ministeriële regeling wordt uitgewerkt welk kwaliteitskenmerk op de helm moet zijn aangebracht.

*Politieke context*

Leeftijdsgebonden helmplicht: Volgens een persbericht van BOVAG namens de genoemde kritische partijen biedt de invoering van een leeftijdsgebonden helmplicht voor elektrische fietsen geen oplossing voor de problemen als gevolg van illegale en opgevoerde fatbikes en het misbruik daarvan. Ook spreken zij over de ontmoediging van het gebruik van elektrische fietsen, terwijl het "kernprobleem" (het opvoeren van fatbikes, illegale import en onacceptabel gedrag op fatbikes) niet zou worden geadresseerd.

Het klopt dat deze maatregel geen doelgerichte oplossing voor bovengenoemde problemen biedt, maar de maatregel is dan ook primair bedoeld om jonge kinderen te beschermen. Uit een onderzoek van Ipsos blijkt dat 20% van de jongeren tot 18 jaar aangeeft, als gevolg van de leeftijdsgebonden helmplicht, over te stappen op een ander vervoermiddel, zoals de gewone fiets. Dat lijkt geen negatieve ontwikkeling. Daarnaast geeft circa 23% aan nog niet te weten wat ze gaan doen. Dit betekent dat tussen de 80-57% van het totaal aantal minderjarige gebruikers van een elektrische fiets een helm moet aanschaffen. Voor het oplossen van de genoemde problemen (opvoeren, illegale import, onacceptabel gedrag) zijn diverse maatregelen aangekondigd (zie volgende punt).

Een deel van de kinderopvangsector staat positief tegenover de maatregel (bOink en BKM), een ander deel (BK en BVOK) zijn kritisch dat de helmplicht ook van toepassing wordt op de BSO-bus. Deze laatsten zijn van mening dat de rolbeugel die reeds op de BSO-bus is bevestigd, voldoende bescherming biedt. Zij zijn tegen een helmplicht en spreken over schijnveiligheid en praktische (on)uitvoerbaarheid. Daarnaast hebben zij zorgen over de aansprakelijkheid.

*Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*
Als gevolg van de wijzigingen in dit ontwerpbesluit moeten gebruikers en passagiers van een fiets met trapondersteuning en een LEV tot de leeftijd van 18

[8] Nota bijgevoegd als bijlage met volgnummer 09.
[9] Zie ook bijlage met volgnummer 05
[10] Kamerstuk 29 398, nr. 1183.

jaar een helm dragen. Verder moeten gebruikers van een zware elektrische bakfiets een verzekering afsluiten, een kenteken aanvragen en geldt voor hen een minimumleeftijd van 18 jaar. In de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit wordt uitgebreid op deze gevolgen ingegaan.

*Financiële gevolgen/risico's*
Er is financiële dekking voor de start van de internetconsultatie en de uitvoeringstoetsen van de RDW die zijn voorzien in 2026 (begrotingshoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, Artikel 14).

Voor de begroting van de daadwerkelijke kosten voor de invoering van het LEV-kader in 2027 en verder, volgt in 2026 een formele uitvoeringstoets van de RDW. Een eerste ruwe schatting van de RDW is dat er sprake is van eenmalige kosten voor de RDW van naar verwachting ca. €2,5 miljoen (zowel eenmalige projectenkosten invoering als conversie) in 2027. De jaarlijks terugkerende exploitatiekosten bedragen ca. €1,0 miljoen (jaarlijkse extra kosten op de bedrijfsvoering van RDW) vanaf 2028 tot een nader te bepalen jaartal. Ook de hieronder genoemde communicatiestrategie kost geld, welke zijn geraamd op eenmalig €0,4 miljoen in 2027. Voor alle genoemde middelen vanaf 2027 geldt dat er nog geen dekking is gevonden. Dit wordt meegenomen in de Voorjaarsbesluitvorming 2027 en is een aandachtspunt. Zonder dekking kan het LEV-kader niet worden geeffectueerd.

*Communicatie*
Later dit voorjaar wordt een communicatiestrategie gemaakt om de verschillende doelgroepen van het LEV-kader te bereiken betreft de wijzigingen in de gebruikerseisen en technische eisen.

**Bijlagen**

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|---|---|---|
| 02 | Ontwerp amvb | Ontwerp amvb gebruikseisen LEV-kader en leeftijdsgebonden helmplicht |
| 03 | Beleidskompas | Beleidskompas voor het ontwerpbesluit |
| 04 | Bijlage beleidskompas | Onderzoek met beleidstheorie |
| 05 | Nota met wijzigingen LEV-kader sinds contourennota 2021 | Overzicht wijzigingen sinds contourennota |
| 06 | Onderzoeken leeftijdsgebonden helmplicht | Onderzoeken leeftijdsgebonden helmplicht |
| 07 | Verslag MKB-toets | Verslag van de MKB-toets op 22 januari |
| 08 | Planning LEV-kader | Herziene planning van het LEV-kader (versneld) |
| 09 | Onderliggende beslisnota | Zie hieronder |

**Datum**
25 maart 2026

**Onze referentie**
IenW/BSK-2026/6336

**Opgesteld door**
Dir.Wegen en Verkeersveiligheid
Actieve en Lichte Mobiliteit

**Aan**
Minister van IenW

**Bijlage(n)**
8

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

| **Datum** | **Naam beslisnota** | **Toelichting** |
|---|---|---|
| 30-05-2025 | AM-rijbewijs en rijvaardigheid LEVs categorie 2. | Beslisnota om AM-rijbewijsplicht voor categorie 2 te laten vervallen (wijziging t.o.v. contouren LEV-kader) |

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**
1 juli 2026

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/110626

**Opgesteld door**
DG Mobiliteit
Dir. Wegen Voertuigen
Verkeersveiligheid
Actieve en Lichte Mobiliteit

**Beslistermijn**
14-09-2026

**Bijlage(n)**
1

Aan Minister

# nota

ATR-advies en nadere toelichting regels voor zware e-bakfietsen

## Aanleiding

Op 11 juni jl. heeft het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) geadviseerd over het conceptbesluit met gebruikerseisen voor lichte elektrische voertuigen (hierna: LEVs) en de leeftijdsgebonden helmplicht voor LEVs en e-bikes. Het ATR adviseert het conceptbesluit niet in procedure te brengen. In de bespreking in de staf DGMo van 18 juni jl. heeft u gevraagd om nadere toelichting waarom regelgeving voor zware e-bakfietsen nodig is. Hierbij gaan we in op de kern van het ATR-advies en de onderbouwing van het LEV-kader.[1]

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met het doorzetten van het conceptbesluit LEVs waarmee (onder andere) nieuwe regels voor zware e-bakfietsen worden geïntroduceerd, ondanks het negatieve advies van ATR.

## Kernpunten

- Het ATR stelt dat de onderbouwing van de nut en noodzaak ontbreekt voor de eisen die aan LEVs en fietsen met trapondersteuning worden gesteld. Het ATR gaat daarbij uit van de noodzaak om álle regels te onderbouwen, inclusief regels die al gelden. In het conceptbesluit is echter alleen uiteengezet welke wijzigingen optreden ten opzichte van de huidige situatie (dus alleen de nieuwe regels) en waarom die wijzigingen nodig zijn. Over dit verschil van inzicht is eerder gesproken met het ATR, maar heeft geen wijziging van het advies opgeleverd.
- Het conceptbesluit bevat de volgende wijzigingen:
  1. Zware e-(bak)fietsen worden gereguleerd als LEV en niet als fietsen met trapondersteuning. Voor die voertuigen gaan een verzekeringsplicht, registratie- en kentekenplicht en minimumleeftijd gelden. Hierdoor worden de regels voor zware e-(bak)fietsen geharmoniseerd met de regels die nu al gelden voor zware LEVs zonder trapondersteuning (in de praktijk: de BSO-bus).
  2. De minimumleeftijd voor het gebruik van zware LEVs (die doorgaans bedrijfsmatig worden gebruikt) wordt verhoogd van 16 naar 18 jaar. Dit betreft een aanscherping van een reeds bestaande eis. Voor de BSO-bus wordt binnen de branche al een minimumleeftijd van 18 jaar gehanteerd.

[1] Over de resultaten van de internetconsultatie, de handhavingstoets door politie en de uitvoeringstoets ontvangt u op een later moment een beslisnota.

3. Voor personen jonger dan 18 jaar die een LEV of fiets met trapondersteuning besturen of daar passagier in zijn, gaat een helmplicht gelden. Dit betreft een nieuwe regel.

- Op dit moment worden alle elektrische fietsen beschouwd als fietsen, ongeacht het gewicht en de omvang van de fiets. Dit betekent dat geen eisen worden gesteld aan de leeftijd van de bestuurder, de WA-verzekering, het helmgebruik en de technische kenmerken van het voertuig zelf. Deze mogen dus door iedereen worden bestuurd, ook (jonge) kinderen.
- Zware e-(bak)fietsen zijn echter qua impact op de verkeersveiligheid niet vergelijkbaar met gewone fietsen, maar met voertuigen zoals de BSO-bus of LEVs waarmee pakketten worden vervoerd. Daarom worden zware e-(bak)fietsen met het ontwerpbesluit gelijkgesteld met deze vergelijkbare voertuigen. De onderbouwing daarvoor is niet gebaseerd op ongevallencijfers, maar op het gelijk behandelen van gelijksoortige voertuigen, waarvoor nu al de verschillende eisen aan het gebruik gelden ten behoeve van de verkeersveiligheid.
- Voor dit soort zware voertuigen, die naar aard en omvang vergelijkbaar zijn met lichte autootjes en bromfietsen, zijn eisen aan het gebruik vanuit publiek belang noodzakelijk om andere weggebruikers te beschermen en om aansprakelijkheidsrisico's van bestuurders (die hoofdelijk aansprakelijk, maar veelal niet verzekerbaar zijn) van zware e-bakfietsen af te dekken.
- Door de omvang en het gewicht van deze voertuigen zijn de risico's op letsel bij aanrijdingen aan andere gebruikers op het fietspad groot.
- De combinatie van dit alles maakt dat een zekere mate van regulering nodig is om het verkeer op de weg en het fietspad veilig en gestructureerd te houden.
- Het verhogen van de minimumleeftijd voor zware LEVs (die doorgaans bedrijfsmatig worden gebruikt) van 16 naar 18 jaar wordt onderbouwd met de hogere verantwoordelijkheid die het besturen van deze voertuigen met zich brengt, met name in het geval van het vervoeren van 5 tot maximaal 8 kinderen. Een groter en zwaarder voertuig heeft daarnaast een (inherent) hoger risico voor andere weggebruikers. Daarom is een strenger regulerend kader passend. Het ATR maakt over deze wijziging geen specifieke opmerking.
- Over het invoeren van de leeftijdsgebonden helmplicht is het ATR niet kritisch.
- Wel vraagt het ATR aanvullend te onderbouwen waarom een verzekeringsplicht nodig is voor LEVs voor individueel vervoer, zoals e-steps. Ten algemene wordt in het conceptbesluit ingegaan op nut en noodzaak van verzekeringen en de relatie met risicoaansprakelijkheid. De verzekeringsplicht wordt niet specifiek voor deze voertuigen uitgewerkt omdat deze al jaren geldt.

*Vervolg*
Indien u akkoord gaat met het doorzetten van de procedure, worden de reacties uit de internetconsultatie, het advies van het ATR en de uitvoeringstoetsen verwerkt in het conceptbesluit. U ontvangt vervolgens een bijgewerkte versie om te agenderen in de Ministerraad.

**Krachtenveld**
- Op dit moment werken diverse partijen in industriële werkgroepen aan NEN/EN-normen die zij acceptabel vinden: de serie EN17860.
- De 17680 is een set industriële normen van een werkgroep van bedrijven, belangengroepen en kennisinstituten. Overheden zijn niet vertegenwoordigd.
- Het publieke belang staat niet voorop. De norm regelt primair testmethodes en geen normen aan massa, afmetingen e.d.

- De eisen in de norm zijn vooral gericht op het belang van de fabrikanten en vervoerders.
- De norm biedt geen vervanging voor publieke verantwoordelijkheden, zoals de leeftijd van de bestuurder, helmplicht, verzekeringsaspecten, plaats op de weg om de verkeersveiligheid van zowel de bestuurder, de passagiers en de andere weggebruikers te borgen.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**
Niet van toepassing.

**Bijlagen**

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|---|---|---|
| 1 | ATR advies Besluit houdende wijziging van verschillende amvb voor het opnemen van voorschriften voor LEVs | Betreft het advies van ATR over het besluit LEV. |

**Datum**
1 juli 2026

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/110626

**Opgesteld door**
DG Mobiliteit
Dir. Wegen Voertuigen
Verkeersveiligheid
Actieve en Lichte Mobiliteit

**Aan**
minister

**Bijlage(n)**
1

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**
27 augustus 2026

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/118467

**Opgesteld door**
DG Mobiliteit
Dir. Wegen Voertuigen
Verkeersveiligheid
Actieve en Lichte Mobiliteit

**Beslistermijn**
03-09-2026

**Bijlage(n)**
1

Aan Minister

# nota

Vrijstelling leeftijdsgebonden helmplicht voor goedgekeurde LEVs

## Aanleiding

Op 9 juni jl. sloot de internetconsultatie over nieuwe regels voor het gebruik van fietsen met trapondersteuning en lichte elektrische voertuigen (LEVs), inclusief de helmplicht voor alle bestuurders en passagiers van elektrische fietsen en LEVs tot de leeftijd van 18 jaar. De kinderopvangsector geeft aan regeldruk door de helmplicht te verwachten en dat dit naar hun oordeel niet in verhouding staat tot het risico op hoofdletsel bij passagiers van de veel gebruikte BSO-bussen of zware bakfietsen in deze sector. De kinderopvangsector vraagt voor deze voertuigen een uitzondering op de helmplicht te maken.

U wordt gevraagd zo spoedig mogelijk te besluiten over een eventuele uitzondering, zodat dit nog tijdig kan worden verwerkt in het concept van de algemene maatregel van bestuur (AMvB) over LEVs en fietsen met trapondersteuning.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om een uitzondering op de helmplicht voor goedgekeurde zware LEVs te introduceren, door:

- Het opnemen van een bevoegdheid voor de RDW om voor goedgekeurde LEVs vrijstelling van de helmplicht voor passagiers te verlenen, na toetsing aan bij ministeriële regeling gestelde eisen, zoals stabiliteit en veiligheidsgordels.
- De inwerkingtreding van de helmplicht specifiek en enkel voor passagiers in goedgekeurde LEVs met veiligheidsgordels voor passagiers met een jaar uit te stellen. Er is een extra jaar nodig om de benodigde ministeriële regeling gereed te hebben en de belanghebbenden voldoende tijd te kunnen geven om de procedure voor een aanwijzing te doorlopen.

## Kernpunten

- Als goedgekeurde LEVs aanvullend zijn getoetst op stabiliteit en zijn voorzien van veiligheidsgordels, wordt de kans op hersenletsel bij passagiers laag ingeschat (zie verder onder Toelichting). Desondanks blijft het risico bestaan dat bij een (zware) zijdelingse botsing het voertuig kantelt, waardoor de hoofden van passagiers het wegdek raken.
- Gelet op de kleine kans op hersenletsel en de regeldruk voor de sector, wordt voorgesteld passagiers van goedgekeurde LEVs vrij te stellen van de helmplicht na toetsing door de RDW aan eisen voor stabiliteit en veiligheidsgordels. De RDW wijst de voertuigen aan die aan de gestelde eisen voldoen.

- De BSO-bus valt onder typegoedkeuring. Een eerder uitgevoerde dynamische stabiliteitstest wijst uit dat de huidige BSO-bus naar verwachting aan de aanvullende stabiliteitstoets kan voldoen. Ruim 60% van de sector maakt gebruik van de BSO-bus en in totaal gaat het om ca. 3.300 BSO-bussen.
- Het geadviseerde besluit biedt geen oplossing voor organisaties die gebruik maken van bestaande zware bakfietsen die momenteel níet onder typegoedkeuring vallen. De veiligheid en kwaliteit van deze voertuigen is zonder typegoedkeuring niet te controleren. Naar schatting gaat het om 1.800 voertuigen.[1]
- Andere type (elektrische) (bak)fietsen kunnen nooit in aanmerking komen voor een uitzondering op de helmplicht, omdat deze niet onder typegoedkeuring vallen. Het is mogelijk dat er in de toekomst nieuwe vormen van de BSO-bus worden ontwikkeld voor ook particulier vervoer. Als deze aan de eisen voor typegoedkeuring en stabiliteit voldoen, hoeven kinderen geen helm op. In dat geval is de uitzondering ook rechtmatig van toepassing.
- Een alternatieve optie is om géén voertuigen uit te zonderen van de helmplicht. Dit leidt tot meer uniforme regelgeving, waarbij de hoofden beter beschermd zijn in het geval een voertuig toch kantelt. De regeldruk voor de kinderopvangsector kan mogelijk lager uitvallen wanneer ouders zelf voorzien in een helm als hun kinderen gebruik maken van de BSO-bus. Desondanks neemt de regeldruk voor de kinderopvangsector wel toe, terwijl het ongevalsrisico ten opzichte van tweewielige voertuigen veel lager wordt ingeschat door de kleinere kans op kantelen. Op dit moment zijn er ook geen signalen van kantelongevallen met dit voertuig. Dit betekent niet dat er geen sprake is geweest van ongevallen.

**Krachtenveld**
- De kinderopvangsector vervoert dagelijks vele kinderen in LEVs. De kinderopvangsector heeft zorgen over de regeldruk als alle kinderen een helm op moeten in verband met de aanschaf, de opslag, het onderhoud en het dagelijks gebruik van de vele helmen en dat dit naar hun oordeel niet in verhouding staat tot het risico op hoofdletsel bij passagiers. Daarnaast worden bestuurders aansprakelijk voor de naleving van de helmplicht.
- Met de vrijstellingsmogelijkheid voor de leeftijdsgebonden helmplicht vervalt de voorziene regeldruk voor slechts een deel van de kinderopvangsector die gebruikmaken van voertuigen die voldoen aan de gestelde eisen voor stabiliteit en aanwezigheid van veiligheidsgordels. Het geadviseerde besluit biedt geen oplossing voor organisaties die gebruik maken van zware bakfietsen voor het vervoer van kinderen. Dit betreft minder dan 40% van de sector. Het is onbekend hoe de sector hiertegen aankijkt.
- RDW ziet het als de meest robuuste oplossing om géén uitzondering te maken op de helmplicht. Zij geven aan dat stabiliteitstoetsen het risico op een ongeval beperken, maar niet volledig de beschermende werking van de helm vervangt. Bij kantelen kunnen de hoofden van passagiers buiten het voertuig raken. Als wel wordt gekozen voor een uitzondering, kan de RDW deze binnen haar wettelijke rol faciliteren en uitvoeren (zie bijlage 1). Gelet op de kleine kans op hersenletsel en de regeldruk, wordt toch een uitzondering voorgesteld.
- Het is onbekend hoe politieke partijen aankijken tegen deze afweging.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**
n.v.t.

[1] DTV, 2026. Implementatie LEV-kader

**Toelichting**

- In de AMvB gebruikerseisen voor LEVs en fietsen met trapondersteuning is de aangekondigde helmplicht opgenomen voor bestuurders en passagiers tot 18 jaar van LEVs en fietsen met trapondersteuning.
- Uit de internetconsultatie en de MKB-toets over de AMvB blijkt dat binnen de kinderopvangsector zorgen zijn over de regeldruk als alle kinderen in een BSO-bus of zware bakfiets een helm op moeten in verband met de aanschaf, de opslag, het onderhoud en het dagelijks gebruik van de vele helmen. De sector heeft ook vragen gesteld over aansprakelijkheid en vraagt om voor deze voertuigen een uitzondering te maken.
- In afstemming met de RDW is gekeken naar opties om stabiele, meersporige voertuigen vrij te stellen van de helmplicht en is de RDW om advies gevraagd.
- De kans op hersenletsel na een ongeval met vrijgestelde goedgekeurde LEVs wordt door het ministerie laag ingeschat doordat:
  - de kans op kantelen in gebruik klein is áls de voertuigen voldoen aan aanvullende eisen voor stabiliteitstoetsen;
  - de aanwezigheid en het gebruik van een veiligheidsgordel in de voertuigen verplicht is voor passagiers;
  - de bestuurders van deze voertuigen nu minimaal 16 jaar en vanaf 1 januari 2028 minimaal 18 jaar moeten zijn; en
  - er geen kantelongevallen met dit type voertuig bekend zijn.[2]
- Gelet op de kleine kans op hersenletsel en de regeldruk, wordt voorgesteld passagiers van goedgekeurde LEVs vrij te stellen van de helmplicht na toetsing door de RDW aan eisen voor stabiliteit en veiligheidsgordels. Voertuigen die voldoen worden aangewezen door de RDW.
- De stabiliteit van de voertuigen kan de RDW toetsen met behulp van bestaande testprocedures.[3] Dit kan echter alleen voor voertuigen die onder typegoedkeuring vallen. Via typegoedkeuring wordt onder andere de technische kwaliteit geborgd en gecontroleerd dat voertuigen die worden verkocht overeenkomen met het goedgekeurde type.
- De BSO-bus valt onder typegoedkeuring. Meer dan 60% van de sector maakt gebruik van de BSO-bus en in totaal gaat het om ca. 3.300 BSO-bussen. Een eerder uitgevoerde dynamische stabiliteitstest wijst uit dat de BSO-bus naar verwachting aan de toets van de RDW kan voldoen.
- De sector maakt ook gebruik van zware bakfietsen voor het vervoer van meer dan 6 kinderen. Deze bestaande zware bakfietsen vallen niet onder typegoedkeuring en daarmee ook niet onder de voorgestelde uitzondering op de helmplicht. Naar schatting gaat het om 1.800 voertuigen.[4]
- Een alternatief is een generieke uitzondering in het RVV voor alle LEVs met veiligheidsgordels. Er kan echter niet zonder meer gesteld worden dat alle (toekomstige) LEVs voldoende stabiel zijn in gebruik. Dit is mede afhankelijk van andere voertuigkenmerken als het zwaartepunt en positionering van de wielen. Zonder typegoedkeuring kan ook niet worden gegarandeerd of er bijvoorbeeld sprake is van deugdelijke veiligheidsgordels. Daarom is een toetsing per voertuigsoort nodig en wordt een generieke uitzondering niet geadviseerd.



[2] Betrouwbare ongevalsgegevens over dit type voertuig zijn nog niet beschikbaar, omdat kentekening pas sinds een jaar verplicht is.
[3] Het betreft de ISO 3888-2 voor dynamische voertuigstabiliteit en statische stabiliteitstoets volgens Verordening 44/2014 Annex XI paragraaf 3.
[4] DTV, 2026. Implementatie LEV-kader

- De toetsen voor stabiliteit en de testen die voor de BSO-bussen zullen worden uitgevoerd, zijn aanvullend op de bestaande eisen voor typegoedkeuring en moeten worden vastgesteld bij ministeriële regeling.
- De planning is gericht op inwerkingtreding van de helmplicht per 1 september 2027. Het is niet mogelijk om voor die datum de onderliggende ministeriële regeling af te hebben én belanghebbenden voldoende tijd te geven om de procedure voor een aanwijzing te doorlopen. Om geen vertraging op te lopen met de inwerkingtreding van de helmplicht, wordt voorgesteld om de leeftijdsgebonden helmplicht uit te stellen voor specifiek en enkel passagiers in LEVs die naar verwachting in aanmerking komen voor een aanwijzing door de RDW (goedgekeurde LEVs met veiligheidsgordels voor passagiers). Waarschijnlijk is een jaar voldoende om een aanwijzing te verkrijgen en kan de helmplicht per 1 september 2028 ook ingaan voor deze groep LEVs.
- Een soortgelijke aanwijzingsbevoegdheid heeft de RDW voor brom- en motorfietsen die zijn voorzien van een veiligheidscel (beschermende constructie rond de bestuurder en/of passagier). Ook die voertuigen kunnen door de RDW worden uitgezonderd van de helmplicht.

**Bijlagen**

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|---|---|---|
| 1 | 20260708 RDW advies - Uitzondering helmplicht inzittenden LEV Cat 2 v1.0 | Ingebracht advies uitzondering helmplicht door RDW in de Externe stuurgroep LEV-plus |

RDW

Programma LEV-plus

# Nota

**Aan**
Externe stuurgroep LEV-plus

**Van**
Persoonsgegevens

**Kopie aan**
Persoonsgegevens

**Auteur(s)**
Persoonsgegevens
Persoonsgegevens
Persoonsgegevens

**Datum**
8 juli 2026

**Referentie/-nummer**
Vul referentie nummer in.

**Onderwerp**
Advies uitzondering helmplicht

**Bijlage(n)**
1

## Aanleiding

In de voorgestelde wijzigingen van de AMvB voor het LEV-kader is één van de onderwerpen de helmplicht voor de bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEV's voor zover zij de leeftijd van 18 jaar niet hebben bereikt. Zij moeten een goed passende helm dragen, die door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd is bevestigd en die is voorzien van een bij ministeriële regeling aangeduid merkteken.

Uit de internetconsultatie zijn behoorlijk veel reacties gekomen op de helmplicht voor kinderen, die vervoerd worden in de BSO-bus. Dit zou namelijk leiden tot uitvoeringsproblemen en extra kosten met zich meebrengen.

Het ministerie van I&W is dus voornemens om een helmplicht ook voor deze doelgroep in te voeren, maar door de bezwaren vanuit de kinderopvangbranche heeft de Minister aangegeven dit nader te willen onderzoeken.
Aan de RDW is vervolgens de vraag gesteld of er op basis van een aantal stabiliteitstesten kan worden vastgesteld wat het kantelrisico is van LEV categorie 2 voertuigen, die bedoeld zijn voor het vervoer van passagiers.

Aangezien de RDW de voertuigautoriteit van Nederland is, de beschikking heeft over een eigen testcentrum en dit een voertuigtechnische vraag betreft, kan de RDW hierop een bevestigend antwoord geven.

Echter is de context van de vraag bij de RDW bekend, namelijk om een uitzondering van de helmplicht voor kinderen toe te staan, die als passagier worden vervoerd in een LEV categorie 2 voertuig, zoals de BSO-bus.

Het Ministerie neemt ook andere maatregelen voor veilig gebruik van LEV categorie 2 voertuigen, die commercieel worden ingezet, zoals het verplicht volgen van een rijopleiding door de bestuurder. Aangezien het een arbeidsplek betreft speelt ook de NLA (Nederlandse Arbeidsinspectie) hierbij een rol.
Er ligt een grote verantwoordelijkheid bij de BSO-organisaties voor het vervoeren van kinderen van en naar school. Naast de tweepuntsgordel heeft ook een helm als doel om extra veiligheid te bieden.

Het veiligheidsaspect, wat aan de RDW gevraagd wordt, betreft een beoordeling van de zogenaamde “actieve” veiligheid. Actieve veiligheid heeft als primaire doel om een ongeval te voorkomen. Dit is vergelijkbaar met bijvoorbeeld ABS in een personenauto. Door middel van stabiliteitstesten kan worden bepaald hoe groot (of hoe klein) het kantelrisico van een voertuig is. Op basis daarvan zou je een uitzondering van de helmplicht kunnen toestaan. Immers het voertuig kantelt niet, blijft altijd op zijn wielen staan, dus dan heb je geen helm nodig.
Overigens zal ieder nieuw of aangepast type voertuig v.w.b. de stabiliteit opnieuw getoetst moeten worden.

Een helm valt onder een “passieve” veiligheidsvoorziening, net zoals bijvoorbeeld een airbag of een gordel. De helmplicht in Nederland staat beschreven in artikel 60 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), zie bijlage.
Een zogenaamde brommobiel (EU-voertuigcategorie L6e: een bromfiets met 4 wielen) zonder een gesloten carrosserie (net als een BSO-bus) is uitgezonderd van de helmplicht indien de zitplaatsen zijn voorzien van een driepuntsgordel (2 gordelpunten t.h.v. de heup en 1 gordelpunt t.h.v. de schouder). Daarbij zitten de bestuurder en de passagier wel in de rijrichting, bij de BSO-bus zitten de passagiers dwars op de rijrichting.

Wanneer er een ongeval gebeurt, het voertuig kantelt door bijvoorbeeld een zijdelingse botsing met een ander voertuig, dan heeft een helm als doel om hoofdletsel te voorkomen of te beperken, mocht het hoofd in aanraking komen met een hard oppervlak.

Als we de huidige BSO-bus als voorbeeld nemen, dan is het aannemelijk dat als het voertuig kantelt, één of meerdere hoofden van de kinderen het wegdek zullen raken.

**Standpunt RDW**
Bestuurders van de BSO-bus zijn in dienst van een kinderopvangorganisatie en verrichten de taak als bestuurder binnen een arbeidsrelatie. Vanuit dat oogpunt is het belangrijk dat de kinderopvangorganisatie passende maatregelen treft om de veiligheid van de werknemer te waarborgen naast het waarborgen van de veiligheid van de kinderen, die zij onder hun hoede hebben.

Zoals de SWOV eerder heeft geconstateerd komt de kwetsbaarheid van de inzittenden van een BSO-bus door het grotendeels ontbreken van een beschermende schil. Zowel bij het kantelen als bij een aanrijding kunnen de gevolgen zeer ernstig zijn omdat de bescherming bij een botsing van de BSO-bus voor inzittenden zeer beperkt is.[1]

[1] Zie het rapport Risico-inventarisatie van de BSO-bus van de SWOV uit 2020

Het uitvoeren van stabiliteitstesten geeft alleen inzicht in hoe goed een voertuig reageert op een (plotselinge) obstakel op de weg. Deze testen zeggen niets over de bescherming bij een botsing van inzittenden van de BSO-bus.

Het uitzonderen van de helmplicht is volgens de RDW alleen te rechtvaardigen als er een voldoende sterke carrosserie, dan wel rolbeugel of -kooi aanwezig is. Daarnaast moet worden voorkomen dat het hoofd harde oppervlakken kan raken of dat de passagier deels of in zijn geheel buiten het voertuig terecht kan komen. Dat laatste kan worden voorkomen door het toepassen van een drie- of vierpuntsgordel.
De eisen staan beschreven in de “Regeling aanwijzing bromfietsen of motorfietsen ten behoeve van vrijstelling van de helmdraagplicht”:
wetten.nl - Regeling - Regeling aanwijzing bromfietsen of motorfietsen ten behoeve van vrijstelling van de helmdraagplicht - BWBR0012978

Tot op heden heeft slechts één motorfiets vanwege een safety cell deze uitzondering, namelijk de BMW C1. Deze uitzondering geldt overigens alleen voor de bestuurder aangezien de passagier zich niet in de safety cell bevindt. Een passagier moet dus wel een helm dragen.



**Advies**
RDW ziet handhaving van de helmplicht vanuit veiligheidsperspectief als de meest robuuste oplossing. Stabiliteitseisen beperken het risico op een ongeval, maar vervangen niet de beschermende werking van een helm. Indien de Minister desondanks kiest voor een uitzondering, zal RDW deze beleidskeuze binnen haar wettelijke rol faciliteren en uitvoeren.

**Bijlage: Artikel 60 uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)**

1. De bestuurder en de passagiers van bromfietsen, snorfietsen, brommobielen zonder gesloten carrosserie, motorfietsen en driewielige motorvoertuigen zonder gesloten carrosserie moeten een goed passende helm dragen, die door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd is bevestigd en die is voorzien van een goedkeuring als bedoeld in artikel 21 van de wet en een bij ministeriële regeling aangeduid goedkeuringskenmerk.

2. Het eerste lid geldt niet voor:

    a. de bestuurder en de passagiers van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet.

    b. de bestuurder en de achter hem zittende passagier van een brombakfiets;

    c. de bestuurder of de passagier van een door de Dienst Wegverkeer aangewezen type bromfiets, niet zijnde een brommobiel, of motorfiets van wie de zitplaats beschermd wordt door een veiligheidscel en voorzien is van een autogordel, mits van deze autogordel gebruik gemaakt wordt. Bij de aanwijzing kan onderscheid gemaakt worden tussen de bestuurder en de passagiers ten aanzien van de gelding van het eerste lid. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld betreffende de eisen waaraan een type bromfiets of motorfiets moet voldoen om te kunnen worden aangewezen. Deze regels zien in elk geval op de eisen die gesteld worden aan de veiligheidscel en de autogordels;

    d. de bestuurders of de passagiers van een brommobiel zonder gesloten carrosserie of een driewielig motorvoertuig zonder gesloten carrosserie van wie de zitplaats in deze brommobiel of dat motorvoertuig is voorzien van twee bevestigingspunten onder en één bevestigingspunt boven voor een autogordel overeenkomstig de typegoedkeuring van het voertuig zoals die gold op de datum waarop het voertuig in gebruik is genomen, en waarbij de autogordel voldoet aan artikel 5.6.47, derde en vierde lid, van de Regeling voertuigen of aan artikel 5.5.47, vierde en vijfde lid, van de Regeling voertuigen, mits van deze autogordel gebruik gemaakt wordt.

3. Het is bestuurders verboden passagiers beneden de twaalf jaren te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.