WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

houdende wijziging van verschillende algemene maatregelen van bestuur voor het opnemen van voorschriften voor lichte elektrische voertuigen [KetenID WGK011866]

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 1a, tweede lid, 14, eerste lid, 37, eerste lid, onderdeel a, onder 1°, en derde lid, 48, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, 49, eerste lid, onderdeel d, 50, eerste lid, onderdeel b, tweede en vierde lid, 73, tweede lid, aanhef en onderdeel b, en 110 van de Wegenverkeerswet 1994 en de artikelen 1a, 14, eerste lid, en 38, eerste lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

In artikel 8, tweede lid, onderdeel f, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer vervalt “, waaronder hier niet begrepen worden bromfietsen die zijn aangewezen op grond van artikel 20b, eerste lid, van de wet”.

Artikel II

Het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het zevende lid wordt “een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994” vervangen door “een licht elektrisch voertuig waarop artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet van toepassing is”.
2. In het achtste lid wordt “de bromfiets” vervangen door “het lichte elektrische voertuig”.

B

In artikel 8, tweede lid, wordt “een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994” telkens vervangen door “een licht elektrisch voertuig waarop artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet van toepassing is” en wordt “de bromfiets” vervangen door “het lichte elektrische voertuig”.

C

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het derde lid wordt “een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994” vervangen door “een licht elektrisch voertuig waarop artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet van toepassing is”, wordt “zodanige bromfiets” vervangen door “zodanig licht elektrisch voertuig” en wordt “de bromfiets” vervangen door “het lichte elektrische voertuig”.
2. In het vierde lid wordt “een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994” vervangen door “een licht elektrisch voertuig waarop artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet van toepassing is”, wordt “zodanige bromfiets” vervangen door “zodanig licht elektrisch voertuig” en wordt “de bromfiets” vervangen door “het lichte elektrische voertuig”.

D

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het derde lid wordt “een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994” vervangen door “een licht elektrisch voertuig waarop artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet van toepassing is”, wordt “zodanige bromfiets” vervangen door “zodanig licht elektrisch voertuig” en wordt “de bromfiets” vervangen door “het lichte elektrische voertuig”.
2. In het derde lid wordt “een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wegenverkeerswet 1994” vervangen door “een licht elektrisch voertuig waarop artikel 36, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet van toepassing is”, wordt “zodanige bromfiets” vervangen door “zodanig licht elektrisch voertuig” en wordt “de bromfiets” vervangen door “het lichte elektrische voertuig”.

E

1. In artikel 5 vervallen het zevende tot en met negende lid.
2. In artikel 8 vervalt het tweede lid, onder vernummering van het derde lid tot het tweede lid.
3. In artikel 9 vervallen het derde en vierde lid.
4. In artikel 10 vervallen het derde en vierde lid.

Artikel III

In artikel 1 van het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering wordt “als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van de Wegenverkeerswet 1994” vervangen door “als bedoeld in artikel 1a van de Wegenverkeerswet 1994”.

Artikel IV

Het Besluit voertuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In hoofdstuk 1 wordt, na artikel 1, een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a. Fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning

Een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1a, eerste lid, van de wet, waarop de regels in de wet en de daarop berustende bepalingen betreffende lichte elektrische voertuigen niet van toepassing zijn, heeft een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading, van ten hoogste 75 kilogram en ten hoogste vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen of een technisch toegestane maximale massa van ten hoogste 250 kilogram.

B

Aan het eerste lid van artikel 4 wordt, onder vervanging van "; en" aan het slot van onderdeel h door een puntkomma en de punt aan het slot van onderdeel i door "; en", een onderdeel toegevoegd, luidende:

j. lichte elektrische voertuigen.

Artikel V

Het Kentekenreglement wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3, onderdeel b, wordt na "bromfietsen" ingevoegd "en lichte elektrische voertuigen".

B

Na artikel 19 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 19a. Minimumleeftijd inschrijving en tenaamstelling lichte elektrische voertuigen

Als lichte elektrische voertuigen als bedoeld in artikel 48, eerste lid, onderdeel b, en vijfde lid, van de wet worden aangewezen lichte elektrische voertuigen van de categorie LEV-1 als bedoeld in artikel 1 van het Reglement rijbewijzen.

C

Hoofdstuk 9c komt te luiden:

Hoofdstuk 9c. Overgangsbepalingen invoering kentekenplicht lichte elektrische voertuigen

Artikel 58x. Uitzondering kentekenplicht lichte elektrische voertuigen die voor 1 januari 2028 in gebruik zijn genomen
Als categorie lichte elektrische voertuigen, bedoeld in artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 1°, van de wet waarop artikel 36 van de wet niet van toepassing is, worden

tevens vastgesteld lichte elektrische voertuigen die voor 1 januari 2028 in gebruik zijn genomen en waarop artikel 36 van de wet op die datum niet van toepassing was.

D

Na artikel 58x worden vier artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 58y. Inschrijving en tenaamstelling lichte elektrische voertuigen die voor 1 januari 2028 in gebruik zijn genomen
In afwijking van artikel 25 vraagt de eigenaar of houder van een licht elektrisch voertuig als bedoeld in artikel 58x de inschrijving en tenaamstelling voor dit voertuig aan overeenkomstig de artikelen 58z tot en met 58ab.

Artikel 58z. Wijze van aanvragen inschrijving en tenaamstelling
1. De aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling, bedoeld in artikel 58y, geschiedt langs elektronische weg of door persoonlijke verschijning van de aanvrager bij een vestiging van de Dienst Wegverkeer.
2. De aanvraag langs elektronische weg geschiedt op de door de Dienst Wegverkeer te bepalen wijze.
3. De aanvraag door persoonlijke verschijning van de aanvrager geschiedt bij een door de Dienst Wegverkeer daartoe aangewezen vestiging van die dienst, onder overlegging van het op aanvraag door de Dienst Wegverkeer verstrekte aanvraagformulier en een legitimatiebewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid. Artikel 50, vierde lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing.
4. De aanvrager verstrekt bij de aanvraag de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens en documenten.

Artikel 58aa. Controle van de aanvraaggegevens
1. De Dienst Wegverkeer kan de aanvrager van een inschrijving en tenaamstelling verzoeken het voertuig waarop de aanvraag ziet binnen een in het verzoek genoemde termijn en aan een in het verzoek bepaalde partij voor een controle ter beschikking te stellen om vast te stellen of een ingediende aanvraag ziet op een voertuig als bedoeld in artikel 58y of op een voertuig als bedoeld in artikel 58ab, eerste lid, onderdeel e, en of de bij de aanvraag ingediende gegevens juist zijn.
2. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de partij, bedoeld in het eerste lid, waaraan een voertuig voor controle ter beschikking wordt gesteld.

Artikel 58ab. Inschrijving en tenaamstelling
1. De Dienst Wegverkeer weigert de inschrijving en tenaamstelling indien:
a. uit de aanvraag of de controle, bedoeld in artikel 58aa, eerste lid, niet kan worden vastgesteld dat het gaat om een voertuig als bedoeld in artikel 58x;
b. het voertuig reeds is ingeschreven en te naam gesteld;
c. naar het oordeel van deze dienst blijkt dat de eigenaar of houder van het voertuig onvrijwillig het bezit of het houderschap van dat voertuig heeft verloren;
d. naar het oordeel van deze dienst een of meer van de gegevens die op het voertuig moeten zijn aangebracht geheel of gedeeltelijk aan het voertuig ontbreken;
e. het voertuig voorgoed buiten gebruik is gesteld;
f. indien het voertuig niet na een verzoek van de Dienst Wegverkeer daartoe overeenkomstig artikel 58aa ter beschikking is gesteld voor een controle;

g. wanneer op het voertuig geen voertuigidentificatienummer is aangebracht.
2. Indien de inschrijving en tenaamstelling niet op grond van het eerste lid wordt geweigerd gaat de Dienst Wegverkeer over tot inschrijving en tenaamstelling van het voertuig en geeft aan de aanvrager een kentekencard af en verstrekt aan hem een tenaamstellingscode.
3. Met betrekking tot de tenaamstelling is artikel 20 van toepassing.

E

Artikel 58x vervalt.

F

Hoofdstuk 9c vervalt.

Artikel VI

Het Reglement rijbewijzen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

licht elektrisch voertuig van de categorie LEV-1: licht elektrisch voertuig dat slechts is bestemd voor vervoer van de bestuurder met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading, van ten hoogste 55 kilogram, met uitzondering van een fiets met trapondersteuning;
licht elektrisch voertuig van de categorie LEV-2: licht elektrisch voertuig anders dan een licht elektrisch voertuig van de categorie LEV-1;.

B

In artikel 5, derde lid, wordt na " alsmede voor bestuurders van," ingevoegd "lichte elektrische voertuigen en andere," en wordt voor de punt aan het slot van dat lid ingevoegd ", met uitzondering van bestuurders van lichte elektrische voertuigen van de categorie LEV-2, waarvoor de minimumleeftijd van 18 jaren geldt".

Artikel VII

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van hoofdstuk 1 komt te luiden "Algemene bepalingen".

B

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De definitie voor “snorfiets” komt te luiden “snorfiets: bromfiets die blijkens de gegevens in het kentekenregister is geconstrueerd voor een maximumsnelheid die niet meer bedraagt dan 25 kilometer per uur, met uitzondering van de speed-pedelec;”.
2. In de definitie voor “motorvoertuigen” wordt na “bromfietsen,” ingevoegd ”lichte elektrische voertuigen,”.
3. In de definitie voor “voertuigen” wordt na “bromfietsen,” ingevoegd ”lichte elektrische voertuigen,”.

C

In hoofdstuk 1 wordt na artikel 2b een artikel ingevoegd, luidende:

> **Artikel 2c**
>
> De regels van dit besluit betreffende fietsen en fietsers zijn mede van toepassing op lichte elektrische voertuigen en bestuurders van die voertuigen, tenzij anders is bepaald.

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het vijfde lid wordt “snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet” vervangen door “lichte elektrische voertuigen”.
2. In het zesde lid wordt “snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet” vervangen door “lichte elektrische voertuigen”.
3. Het negende lid vervalt.

E

In artikel 20, onderdeel c, wordt “snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet” vervangen door “lichte elektrische voertuigen”.

F

In artikel 21, onderdeel c, wordt “snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet” vervangen door “lichte elektrische voertuigen”.

G

In artikel 22, onderdeel d, wordt na “snorfietsen” ingevoegd “en lichte elektrische voertuigen”.

H

In artikel 32, eerste lid, vervalt “niet zijnde een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet,”.

I

In artikel 35c wordt “snorfietsen, zijnde bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet” vervangen door “lichte elektrische voertuigen”.

J

Artikel 58a wordt als volgt gewijzigd:
1. Aan het tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

> i. bestuurders van lichte elektrische voertuigen waarop geen voor een bestuurder bestemde zitplaats aanwezig is.

2. In het derde lid wordt na “fietsen” ingevoegd “, lichte elektrische voertuigen”.

K

In het opschrift van paragraaf 27 wordt “autogordels” vervangen door “veiligheidsgordels”.

L

Aan artikel 59 wordt een lid toegevoegd, luidende:

> 10. Passagiers die worden vervoerd met een licht elektrisch voertuig maken tijdens deelname aan het verkeer gebruik van veiligheidsgordels indien deze in het voertuig aanwezig zijn.

M

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:
1. In het tweede lid vervalt onderdeel a, onder verlettering van de onderdelen b tot en met d tot de onderdelen a tot en met c.
2. Na het tweede lid worden, onder vernummering van het derde lid tot het vijfde lid, twee leden ingevoegd, luidende:

3. De bestuurder en passagiers van fietsen met trapondersteuning en bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet, en aan die voertuigen gekoppelde aanhangwagens, moeten, voor zover zij de leeftijd van 18 jaar niet hebben bereikt, 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.
4. Het derde lid geldt niet voor:
a. kinderen met een leeftijd van minder dan 15 maanden die liggend worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem;
b. passagiers van een door de Dienst Wegverkeer aangewezen voertuig als bedoeld in het derde lid met meer dan twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en dat is geproduceerd op basis van een goedkeuring die is verleend op grond van artikel 21 van de wet of een aanwijzing die is verleend op grond van artikel 20b van de wet, zoals dat luidde onmiddellijk voor 1 januari 2024. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld betreffende de eisen waaraan een voertuig moet voldoen om te kunnen worden aangewezen en de wijze waarop de toetsing aan die eisen plaatsvindt.

N

In artikel 60, derde lid, wordt “bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet” vervangen door “lichte elektrische voertuigen”.

O

Na artikel 60 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 28a. Overgangsrecht tijdelijke uitzondering helmplicht

Artikel 60a

Onverminderd artikel 60, vierde lid, geldt de artikel 60, derde lid genoemde helmplicht, niet voor passagiers in dat lid bedoelde voertuig:

a. met meer dan twee wielen;
b. met meer dan vier zitplaatsen voor passagiers die zijn voorzien van veiligheidsgordels, mits van deze veiligheidsgordels gebruik wordt gemaakt, en;
c. dat is geproduceerd op basis van een goedkeuring die is verleend op grond van artikel 21 van de wet of een aanwijzing die is verleend op grond van artikel 20b van de wet, zoals dat luidde onmiddellijk voor 1 januari 2024.

P

Paragraaf 28a van hoofdstuk II vervalt.

Q

In artikel 61b, eerste lid, wordt, na “motorvoertuig” steeds ingevoegd “, licht elektrisch voertuig”.

R

In artikel 69, tweede lid, wordt “zevende lid” vervangen door “zesde lid”.

S

In artikel 92, tweede lid, wordt na “een motorvoertuig” ingevoegd “of een licht elektrisch voertuig” en wordt na “bromfietsen” ingevoegd “, lichte elektrische voertuigen”.

T

Bijlage 1, Hoofdstuk A, wordt als volgt gewijzigd:
1. In de omschrijving bij bord C9 wordt na “fietsen” ingevoegd “, lichte elektrische voertuigen”.
2. In de omschrijving bij bord nummer C13 wordt “bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen” vervangen door “bromfietsen, snorfietsen, lichte elektrische voertuigen en gehandicaptenvoertuigen”.
3. In de omschrijving bij bord nummer C14 wordt na “fietsen” ingevoegd “, niet zijnde lichte elektrische voertuigen,”.
4. In de omschrijving bij bord nummer C15 wordt na “fietsen” ingevoegd, “ lichte elektrische voertuigen, snorfietsen,”.
5. In de omschrijving bij bord nummer E3 wordt “fietsen en bromfietsen” vervangen door “fietsen, bromfietsen, snorfietsen en lichte elektrische voertuigen”.

Artikel VIII

Hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor inwerkingtreding van artikel V, onderdeel F, van dit besluit, blijft van toepassing op de afwikkeling van aanvragen ingediend op grond van hoofdstuk 9c in de conversieperiode en bezwaar- en beroepzaken naar aanleiding van die aanvragen.

Artikel IX

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Nota van toelichting

Algemeen

1. Inleiding
Met dit besluit wordt een deel van het aangekondigde regelgevende kader voor lichte elektrische voertuigen (hierna: LEV-kader) geïmplementeerd.[1] Het betreft regels over het gebruik van LEVs en fietsen met trapondersteuning. Daarvoor worden verschillende algemene maatregelen van bestuur gewijzigd.

Om de implementatie van het LEV-kader mogelijk te maken, is eerst de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) gewijzigd met de Wet 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 (hierna: wijzigingswet)[2]. Met deze wijzigingswet worden lichte elektrische voertuigen (hierna: LEVs) als nieuwe soort motorrijtuigen geïntroduceerd, ter vervanging van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. Daarnaast biedt de wijzigingswet de grondslag op basis waarvan verschillende soorten categorieën fietsen met trapondersteuning kunnen worden onderscheiden, waarvoor per categorie verschillende regels gelden. Verder wordt met de wijzigingswet de definitie van een fiets toegevoegd. Deze definitie sluit uit dat bepaalde elektrische voertuigen, zoals steps, met een vergelijkbare aandrijving als fietsen met trapondersteuning (zogenoemde 'meestepsteps') onder de categorie fietsen met trapondersteuning vallen, omdat deze steps geen zitplaats hebben en dus geen fietsen (met trapondersteuning) zijn. Als gevolg van deze wijziging kwalificeren deze meestepsteps niet meer als fietsen (met trapondersteuning) maar als LEVs.

Met dit besluit wordt het begrip "lichte elektrische voertuigen", ter vervanging van het begrip "bijzondere bromfietsen" doorgevoerd in verschillende algemene maatregelen van bestuur. Daarnaast worden met dit besluit LEVs onderverdeeld in twee subcategorieën en wordt bepaald welke kenmerken het onderscheid bepalen tussen de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning. Het onderscheid wordt gemaakt op basis van massa en het aantal zitplaatsen voor passagiers. Fietsen die gelet op deze kenmerken qua gebruik en verkeersveiligheid niet vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning komen daardoor ook te vallen onder de voertuigcategorie LEVs fietsen (kortgezegd: zware elektrische (bak-)fietsen). Zo worden deze zware elektrische (bak)fietsen qua regels gelijk gesteld aan voertuigen zoals BSO-bussen, die gelet op het gewicht en de afmetingen vergelijkbare verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengen voor passagiers en andere weggebruikers.

De regels die voor LEVs gelden, zijn een voortzetting van de regels die tot het moment van inwerkingtreding van dit besluit golden voor bijzondere bromfietsen, namelijk een kenteken- en registratieplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en de verkeersregels die specifiek voor deze voertuigen gelden. Op drie punten worden met dit besluit ook de regels inhoudelijk gewijzigd.
Ten eerste gaan voor zware elektrische (bak)-fietsen de regels gelden die voorheen voor bijzondere bromfietsen golden, namelijk een registratie- en kentekenplicht, een

[1] Het LEV-kader bestaat uit de wijzigingswet, waarmee de Wegenverkeerswet 1994 wordt gewijzigd, dit besluit waarmee verschillende daaronder liggende algemene maatregelen van bestuur worden gewijzigd en een ministeriële regeling, waarmee de Regeling voertuigen wordt gewijzigd.
[2] Stb. 2023, 377.

verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en specifieke verkeersregels. Dit is een gevolg van het feit dat deze zware elektrische (bak)-fietsen onder de voertuigcategorie LEV komen te vallen. Ten tweede wordt een helmplicht voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs ingevoerd, voor zover die personen jonger zijn dan 18 jaar. Ten derde wordt voor grotere en zwaardere LEVs (LEV categorie 2) de minimumleeftijd verhoogd van 16 naar 18 jaar.

Tot slot regelt dit besluit het overgangsrecht voor zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps waarvoor een kenteken- en registratieplicht wordt ingevoerd door dit besluit en de wijzigingswet.

Om deze wijzigingen door te voeren worden verschillende algemene maatregelen van bestuur gewijzigd, waaronder het Kentekenreglement in verband met de registratie- en kentekenplicht voor LEVs, het Reglement rijbewijzen in verband met de minimumleeftijd voor het besturen van LEVs, het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering in verband met de verzekeringsplicht voor LEVs, het Besluit voertuigen in verband de categorisering van fietsen met trapondersteuning en het Reglement verkeersregels en verkeersteken 1990 (hierna: RVV 1990) in verband met de specifieke verkeersregels voor LEVs en de invoering van de leeftijdsgebonden helmplicht voor bestuurders en passagiers in LEVs en fietsen met trapondersteuning.

Naast de regels uit dit besluit over het gebruik van LEVs en fietsen met trapondersteuning, bestaat het LEV-kader ook nog uit technische eisen die worden gesteld aan LEVs. Deze technische eisen zijn ingevoerd met een ministeriële regeling waarmee de Regeling voertuigen is gewijzigd. Deze technische eisen maken daarom geen deel uit van dit besluit.

2. Aanleiding

2.1 Toenemende diversiteit van lichte elektrische voertuigen op de weg

Op het fietspad en de rijbaan is een steeds grotere verscheidenheid aan LEVs en lichte fietsen met trapondersteuning te zien. Professionele vervoerders maken steeds meer gebruik van lichtere, kleinere elektrische voertuigen. Voorbeelden zijn bezorgdiensten op grote elektrische bakfietsen en maaltijdbezorgers op elektrische fietsen. Die voertuigen hebben de potentie om bij te dragen aan maatschappelijke doelen als bereikbaarheid en duurzaamheid, mits de verkeersveiligheid voor bestuurders, passagiers en andere weggebruikers gewaarborgd is.

De sterke opkomst en het toenemend gebruik van LEVs vragen om uniforme regels over het gebruik van de LEVs op de weg en uniforme eisen voor de voertuigen, om zo de verkeersveiligheid te waarborgen. Dit wordt onderstreept in het rapport 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: OvV) van 16 oktober 2019.[3] Dit onderzoek is verricht naar aanleiding van een ongeval van een Stint in Oss in 2018. De OvV heeft onderzocht op welke manier LEVs zoals de Stint tot de weg werden toegelaten en in hoeverre de verkeersveiligheid op de weg en de technische veiligheid van het voertuig daarbij waren geborgd.

2.2 Uitgangspunt: Opvolgen onderzoek OvV

De OvV deed in het rapport van 16 oktober 2019 een aantal aanbevelingen:
1. Voer een integrale risicobeoordeling uit en monitor de ontwikkelingen.
2. Tref zo nodig aanvullende maatregelen voor de reeds toegelaten voertuigen.

[3] Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

3. Herzie de toelating van nieuwe voertuigen voor:
   a. nationaal toegelaten voertuigen;
   b. voertuigen met Europese vrijstelling;
   c. illegaal gebruikte voertuigen: zorg dat voor iedereen duidelijk herkenbaar is welke licht gemotoriseerde voertuigen wel en niet op de openbare weg mogen worden gebruikt en ga illegaal gebruik tegen.

Bij brief van 16 oktober 2019[4] heeft de toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat gereageerd op de bevindingen van de OvV en toegezegd al deze aanbevelingen over te nemen. Dit is bevestigd en nader toegelicht in de uitgebreide beleidsreactie van 16 juli 2020.[5] Daarop is tijdens een intensief onderzoeks- en consultatietraject, waarbij alle relevante stakeholders en experts zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de Rijksdienst Wegverkeer (hierna: RDW) nauw zijn betrokken, een voorstel voor een regelgevend kader voor LEVs ontwikkeld.

2.3 De aangekondigde indeling van voertuigen en de daarvoor geldende regels
Door de grotere verscheidenheid aan voertuigen op het fietspad en op de rijbaan is een uniforme indeling nodig van de verschillende soorten voertuigen in categorieën en van de eisen die aan de verschillende categorieën worden gesteld. Dat is nodig om duidelijkheid te bieden aan fabrikanten die op de langere termijn willen weten aan welke technische eisen hun voertuigen moeten voldoen, voor consumenten die willen weten met welke voertuigen zij de weg op mogen en aan welke regels zij zich moeten houden en voor wegbeheerders om te weten welke voertuigen op hun wegennet komen te rijden. Het LEV-kader voorziet in de benodigde uniformiteit, door te borgen dat voor gelijksoortige voertuigen dezelfde coherente eisen en regels gelden.

Het doel van het LEV-kader is hiermee om zeker te stellen dat LEVs die zijn goedgekeurd, technisch veilig zijn en veilig kunnen worden gebruikt binnen het bestaande verkeer. In het LEV-kader is daarom aangekondigd dat voor verschillende categorieën LEVs gerichte eisen aan de techniek (voertuig), de gebruiker (mens) en de inpassing in het bestaande verkeer (omgeving) worden gesteld.

Bij brief van 13 juli 2021[6] heeft het toenmalige kabinet de contouren van het LEV-kader gepresenteerd. Sindsdien hebben er nog enkele aanpassingen plaatsgevonden van de contouren zoals deze toen zijn geschetst. In een brief aan de Tweede Kamer van 15 april 2022 zijn enkele wijzigingen aangekondigd in de eisen voor eisen voor goedkeuring.[7] De wijzigingen die in die brief zijn aangekondigd, zijn niet opgenomen in het onderhavige besluit, omdat het gaat om technische eisen voor het gebruik op de weg, die bij ministeriële regeling zijn vastgesteld.

In het volgende schema is per voertuigtype weergegeven welke gebruikerseisen vanaf de inwerkingtreding van dit besluit gelden voor de verschillende soorten voertuigen:

[4] Kamerstukken II 2019/20, 29398, nr. 758.
[5] Kamerstukken II 2019/20, 29398, nr. 845.
[6] Kamerstukken II 2020/21, 29398, nr. 954.
[7] Kamerstukken II 2021/22, 29398, nr. 998, p.6.

	Fietsen met trapondersteuning, die buiten de categorie LEVs vallen	**LEV categorie 1 voertuig**	**LEV categorie 2 voertuig**
Registratie- en kentekenplicht	Nee	Ja	Ja
Verzekeringsplicht	Nee[8]	WAM[9]	WAM
Helmplicht	Tot 18 jaar	Tot 18 jaar	Tot 18 jaar
Rijbewijsplicht	Nee	Nee	Nee
Minimumleeftijd	Nee	16 jaar	18 jaar

Met de wijzigingswet is de voertuigcategorie LEVs geïntroduceerd ter vervanging van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. De regels voor LEVs zijn daardoor grotendeels hetzelfde als de regels die voorheen golden voor bijzondere bromfietsen, namelijk een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en specifieke verkeersregels. Op drie punten worden met dit besluit ook de regels inhoudelijk gewijzigd. Ten eerste gaan voor zware elektrische (bak)-fietsen de regels gelden die voorheen voor bijzondere bromfietsen golden, namelijk een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en specifieke verkeersregels. Dit is een gevolg van het feit dat deze zware elektrische (bak)-fietsen onder de voertuigcategorie LEV komen te vallen. Ten tweede wordt een helmplicht voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs ingevoerd, voor zover die personen jonger zijn dan 18 jaar. Ten derde wordt voor grotere en zwaardere LEVs (LEV categorie 2) de minimumleeftijd verhoogd van 16 naar 18 jaar.

2.3 De wijzigingswet

Het LEV-kader wordt ingevoerd door de inwerkingtreding van de wijzigingswet, dit besluit en de ministeriële regeling. Om de wijzigingen in dit besluit mogelijk te maken, is eerst de wijzigingswet vastgesteld.[10] De wijzigingen van deze wijzigingswet hangen nauw samen met de wijzigingen van dit besluit. Dit komt doordat de onderverdeling van LEVs en fietsen met trapondersteuning in verschillende subcategorieën, voortbouwt op de definities van LEVs en fietsen met trapondersteuning die met de wijzigingswet worden geïntroduceerd. Deze onderverdeling en definities worden hieronder daarom achtereenvolgens toegelicht.

2.3.1 De nieuwe voertuigcategorie LEVs ter vervanging van bijzondere bromfietsen

Met de wijzigingswet wordt de voertuigcategorie LEVs geïntroduceerd, ter vervanging van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. De begripsomschrijving van LEVs komt grotendeels overeen met de begripsomschrijving van bijzondere bromfietsen. Hierdoor komen veel voertuigen onder de voertuigcategorie LEVs te vallen, die voorheen vielen onder de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. Te denken valt aan voertuigen zoals BSO-bussen en zelfbalancerende voertuigen zoals bijvoorbeeld elektrische steps of Seyways die voorheen bijzondere bromfietsen waren.

[8] Particulieren of bedrijven kunnen er wel zelf voor kiezen om een onverplichte aansprakelijkheidsverzekering voor Particulieren of voor Bedrijven (APV/AVB) af te sluiten.

[9] Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

[10] Stb. 2023, 377.

Bijzondere bromfietsen[11]	**LEVs**[12]
motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig, waarvoor geen typegoedkeuring overeenkomstig in het kader van de Europese Unie tot stand gekomen voorschriften vereist is.	motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor, waarop verordening (EU) 168/2013 niet van toepassing is ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k, van die verordening.

Bijzondere bromfietsen werden omschreven als motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur, uitgerust met een elektromotor met een nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4 kW, die geen gehandicaptenvoertuigen zijn en waarvoor geen EU-typegoedkeuringsplicht geldt.[13] LEVs worden gedefinieerd als motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur, uitgerust met een elektromotor, waarop verordening (EU) 168/2013[14] niet van toepassing is ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k, van die verordening.[15] Gelet op deze definitie moet een voertuig dus aan vier voorwaarden voldoen om te vallen binnen de voertuigcategorie LEVs. Deze vier voorwaarden komen grotendeels overeen met de voorwaarden, die voorheen golden voor bijzondere bromfietsen.

In de eerste plaats zijn LEVs motorrijtuigen, net als bij bijzondere bromfietsen het geval was.

Motorrijtuigen[16]
alle voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders, met uitzondering van fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning.

Motorrijtuigen zijn alle voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders.[17] Alleen bepaalde fietsen met trapondersteuning zijn uitgezonderd en kwalificeren daardoor niet als motorrijtuigen en dus ook niet als LEVs. In paragraaf 2.3.2. wordt verder ingegaan op welke fietsen met trapondersteuning wél en welke niet kwalificeren als motorrijtuigen.

[11] Artikel 1, onder e, subonderdeel d Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[12] Artikel 1, onder eb Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[13] Zie de begripsomschrijving van een bijzondere bromfiets sinds de inwerkingtreding van het eerste gedeelte van de wijzigingswet per 1 januari 2024 in artikel 1, onder e, subonderdeel d Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[14] Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

[15] Artikel 1, onder eb Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[16] Artikel 1, onder c Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[17] Artikel 1, onder c Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

In de tweede en derde plaats hebben LEVs een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur en zijn deze voertuigen uitgerust met een elektromotor. Deze kenmerken hadden bijzondere bromfietsen ook.

In de vierde plaats vallen LEVs buiten de reikwijdte van de regels van verordening (EU) 168/2013, op grond van artikel 2, tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k van die verordening. Verordening (EU) 168/2013 bevat regels over de EU-typegoedkeuring en het markttoezicht voor twee- en driewielige voertuigen en vierwielers, zoals motorfietsen, klassieke brom- of snorfietsen en speed-pedelecs. Deze laatstgenoemde voertuigen kunnen dus niet kwalificeren als LEVs, omdat de regels van de verordening wél van toepassing zijn op deze voertuigen. Artikel 2, tweede lid van de verordening (EU) 168/2013 regelt welke voertuigen buiten de toepassing van deze verordening vallen en waarvoor dus geen EU-typegoedkeuring geldt. Dit biedt de lidstaten de ruimte om hierover zelf nationale regels te stellen, zoals een nationale typegoedkeuring. De volgende voertuigen zijn op grond van het tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k, van artikel 2 van de verordening (EU) 168/2013 uitgezonderd:

- voertuigen die uitsluitend bestemd zijn om door een voetganger te worden meegevoerd;
- fietsen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 Watt waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 kilometer per uur bereikt[18];
- zelfbalancerende voertuigen;
- voertuigen die niet met ten minste één zitplaats zijn uitgerust, en
- voertuigen uitgerust met een bestuurderszitplaats waarvan de hoogte van een R-punt gelijk is kleiner is dan 540 millimeter voor de in verordening (EU) 168/2013 bedoelde categorieën L1e, L3e en L4e of gelijk of kleiner dan 400 millimeter voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e.

Deze voertuigen vallen daardoor onder de voertuigcategorie LEVs als dit ook motorrijtuigen zijn met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 kilometer per uur en zijn uitgerust met een elektrische motor. Voor LEVs geldt dus per definitie geen EU-typegoedkeuringsplicht, net zoals er voorheen per definitie geen EU-typegoedkeuringsplicht gold voor bijzondere bromfietsen. Verder zijn LEVs per definitie geen gehandicaptenvoertuigen, net zoals dat bijzondere bromfietsen dit voorheen per definitie niet waren. Gehandicaptenvoertuigen zijn namelijk wel uitgezonderd van de toepassing van de regels van verordening (EU) 168/2013, maar op basis van onderdeel b van tweede lid van artikel 2 van de verordening, dat niet wordt genoemd in de begripsomschrijving van LEVs.

2.3.2 De grondslag voor verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning

Met deze wijzigingswet wordt ook een grondslag gecreëerd op basis waarvan onderscheid kan worden gemaakt tussen verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning.[19]

Fietsen met trapondersteuning zijn ‘fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen’.[20] Dit wil zeggen dat de motor alleen ondersteuning biedt bij het trappen. Een motor die ondersteuning biedt tot een

[18] Voor zover deze fietsen met trapondersteuning dus niet “voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning”.

[19] Artikel 1, onder c en artikel 1a Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[20] Artikel 1, onder ea Wvw 1994.

wandelsnelheid van zes kilometer per uur (een zogenoemde ‘meeloopondersteuning’) valt hier niet onder.[21]

Fietsen met trapondersteuning[22]
Fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen.

Door de wijzigingswet wordt onderscheid gemaakt tussen fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid, vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning (oftewel conventionele fietsen) en fietsen met trapondersteuning die dat niet zijn.[23] Met dit besluit wordt vastgelegd welke technische kenmerken het onderscheid tussen de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning bepalen. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 3.2.1.

Daarnaast wordt met de wijzigingswet bepaald dat fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid met conventionele fietsen, kwalificeren als motorrijtuigen.[24] Dit wordt geregeld door de definitie van motorrijtuigen aan te passen en enkel fietsen met trapondersteuning daarvan uit te zonderen die wél vergelijkbaar met conventionele fietsen. De kwalificatie ‘motorrijtuigen heeft verschillende consequenties.

Ten eerste zorgt de kwalificatie ‘motorrijtuigen’ ervoor ten eerste voor dat deze fietsen met trapondersteuning komen te vallen onder de voertuigcategorie LEVs.[25] De regels van LEVs worden daardoor van toepassing op deze fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen. Met dit onderscheid tussen verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning, gaan de regels voor LEVs gelden voor relatief zwaardere en grotere elektrische fietsen en niet voor elektrische fietsen die primair zijn bedoeld voor individueel of gezinsgebruik.[26]

Ten tweede heeft de kwalificatie ‘motorrijtuigen’ gevolgen voor de civielrechtelijke (risico)aansprakelijkheid van de eigenaren of houders van deze fietsen met trapondersteuning in het verkeer. Eigenaren of houders van deze voertuigen worden na een aanrijding in beginsel risicoaansprakelijk tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals voetgangers of conventionele fietsen (zogenoemde ‘zwakkere verkeerdeelnemers’), behalve als sprake is van een overmachtssituatie.[27] Tegelijkertijd zijn de bestuurders van deze fietsen met trapondersteuning, zelf niet langer beschermd als ‘zwakkere verkeersdeelnemers’. Bij een aanrijding tussen deze fietsen met trapondersteuning en andere motorrijtuigen zoals auto’s,

[21] Zie paragraaf 2.2. in de toelichting bij Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 23 april 2025, nr. IENW/BSK-25556, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met een verbod op een voorziening waarmee controles bij fietsen met trapondersteuning kunnen worden bemoeilijkt of beïnvloed, Stcrt. 2025, nr. 14637.

[22] Artikel 1, onder ea Wvw 1994.

[23] Artikel 1a Wvw 1994 in Stb. 2023, 377.

[24] Artikel 1, onder c in Stb. 2023, 377.

[25] Artikel 1, onder eb Wvw 1994 en artikel 2, tweede lid onder h van verordening (EU) 168/2013; Zie ook paragraaf 2.3.1 hierover.

[26] Kamerstukken II 2022/23, 36269, nr. 3, p. 19.

[27] Zie artikel 185 Wvw 1994 dat regels bevat over de civielrechtelijke (risico)aansprakelijkheid van bestuurders van motorrijtuigen.

zijn de eigenaren of houders van deze andere motorrijtuigen niet langer risicoaansprakelijk tegenover bestuurders van deze fietsen met trapondersteuning. Door de risicoaansprakelijkheid van de eigenaren of houders van deze fietsen met trapondersteuning, ligt het ook voor de hand om de bezitters of houders van deze voertuigen met dit besluit te verplichten een WA-verzekering af te sluiten.[28] Zie hierover paragraaf 3.5 die nader ingaat op deze verzekeringsplicht die dit met dit besluit wordt ingesteld.

Ten derde maakt de kwalificatie 'motorrijtuigen' het mogelijk om met dit besluit een registratie- en kentekenplicht en een minimumleeftijd in te stellen voor deze fietsen met trapondersteuning.[29]

2.3.3 De introductie van de definitie van een fiets
Verder wordt met de wijzigingswet de definitie van "fiets" geïntroduceerd.

Fiets[30]
voertuig met ten minste twee wielen, een stuur, een zitplaats voor de bestuurder en een met spierkracht aan te drijven mechanische overbrenging van spierkracht op wielen.

Onder een 'fiets' wordt verstaan een 'voertuig met ten minste twee wielen, een stuur, een zitplaats voor de bestuurder en een met spierkracht aan te drijven mechanische overbrenging van spierkracht op wielen'.[31] Voorheen bestond er onduidelijkheid over de vraag of bepaalde elektrische steps ('zogenoemde meestepsteps') onder het begrip "fiets met trapondersteuning" vielen, omdat deze steps een vergelijkbare aandrijving hebben. Met deze definitie van een 'fiets' wordt verduidelijkt dat meestepsteps geen fietsen met trapondersteuning zijn. Een fiets (met trapondersteuning) heeft namelijk volgens deze definitie een zadel.

3. Hoofdlijnen van het besluit
3.1 Verschillende wijzigingen
Met dit besluit worden de regels over het gebruik van LEVs en fietsen met trapondersteuning uit het LEV-kader geïmplementeerd. Daarvoor worden verschillende algemene maatregelen van bestuur gewijzigd.

Zo wordt met dit besluit het begrip 'LEVs', ter vervanging van het begrip 'bijzondere bromfietsen' doorgevoerd in verschillende algemene maatregelen van bestuur. Daarnaast worden LEVs met dit besluit onderverdeeld in twee subcategorieën en wordt vastgelegd welke kenmerken het onderscheid bepalen tussen de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning. Fietsen die gelet op deze kenmerken niet vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning (kortgezegd: zware elektrische (bak-)fietsen), komen daardoor te vallen onder de voertuigcategorie LEVs. Door deze nieuwe categorisering ontstaat een

[28] Artikel 2 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bepaalt dat bezitters of houders van motorrijtuigen verplicht zijn om een WA-verzekering af te sluiten. Artikel 1 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bepaalt wat in diezelfde wet wordt verstaan onder 'motorrijtuigen'. Deze definitie wijkt af van de definitie van 'motorrijtuigen' in Wvw 1994. Het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering bepaalt welke voertuigen van deze verzekeringsplicht zijn uitgezonderd.

[29] Zie artikel 36 e.v. Wvw 1994 en het Kentekenreglement en artikel 110 Wvw 1994 en het Reglement Rijbewijzen.

[30] Artikel 1, onder da in Stb. 2023, 377.

[31] Artikel 1, onder da in Stb. 2023, 377.

bestendig kader waardoor ook in de toekomst samenhangende maatregelen voor soortgelijke voertuigen kunnen worden genomen.

De regels die voor LEVs gelden, zijn een voortzetting van de regels die tot het moment van inwerkingtreding van dit besluit golden voor bijzondere bromfietsen, namelijk een kenteken- en registratieplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en de verkeersregels die specifiek voor deze voertuigen gelden.

Op drie punten worden met dit besluit ook de regels inhoudelijk gewijzigd. Ten eerste gaan voor zware elektrische (bak)-fietsen de regels gelden die voorheen voor bijzondere bromfietsen golden, namelijk een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en specifieke verkeersregels. Dit is een gevolg van het feit dat deze zware elektrische (bak)-fietsen onder de voertuigcategorie LEVs komen te vallen. Ten tweede wordt de helmplicht voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs ingevoerd, voor zover die personen jonger zijn dan 18 jaar. Ten derde wordt voor grotere en zwaardere LEVs (LEV categorie 2) de minimumleeftijd verhoogd van 16 naar 18 jaar.

Tot slot regelt dit besluit het overgangsrecht voor zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps waarvoor een kenteken- en registratieplicht wordt ingevoerd door respectievelijk dit besluit en de wijzigingswet.

De wijzigingen van dit besluit worden hieronder achtereenvolgens toegelicht.

3.2 De nieuwe categorisering van LEVs en fietsen met trapondersteuning
De categorisering van LEVs en fietsen met trapondersteuning in dit besluit is gestoeld op de definities van LEVs en fietsen met trapondersteuning die met de wijzigingswet worden geïntroduceerd en in paragraaf 2.3 zijn toegelicht.

Met de wijzigingswet wordt de voertuigcategorie LEVs geïntroduceerd ter vervanging van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. Daarom wordt met dit besluit het begrip ‘bijzondere bromfietsen’ ook vervangen door het begrip ‘LEVs’ in verschillende algemene maatregelen van bestuur. De regels die voorheen golden voor bijzondere bromfietsen, waaronder een registratie- en kentekenplicht, een minimumleeftijd, een verzekeringsplicht en de specifieke verkeersregels, blijven daardoor gelden voor deze LEVs. Voor voertuigen die voorheen kwalificeerden als bijzondere bromfietsen en nu als LEVs, blijven deze regels dus ongewijzigd. Voorbeelden van dergelijke voertuigen zijn BSO-bussen en zelfbalancerende voertuigen zoals elektrische steps of Segways. Verder worden met dit besluit LEVs onderverdeeld in de subcategorieën LEV-1 en LEV-2, om een minimumleeftijd te kunnen instellen van 16 jaar voor categorie LEV-1 en 18 jaar voor categorie LEV-2.

Daarnaast wordt met de wijzigingswet een grondslag gecreëerd om onderscheid te maken tussen fietsen met trapondersteuning die wél vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning (conventionele fietsen) en fietsen met trapondersteuning die dit niet zijn. De fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen, kwalificeren door de wijzigingswet als motorrijtuigen en daardoor ook als LEVs. Met dit besluit wordt vastgelegd welke technische kenmerken het onderscheid tussen de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning bepalen. Zware elektrische (bak)fietsen komen daardoor te vallen onder de voertuigcategorie LEVs, waardoor met dit besluit een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht en een minimumleeftijd gaat gelden voor deze voertuigen.

3.2.1 De onderverdeling van fietsen met trapondersteuning in subcategorieën
Nut en noodzaak categorisering en regels voor zware elektrische (bak)fietsen
Tot de inwerkingtreding van dit besluit golden voor bijzondere bromfietsen een registratie- en kentekenplicht, een minimumleeftijd, risicoaansprakelijkheid en een verzekeringsplicht. Alle fietsen met trapondersteuning werden gezien als voertuigen die vergelijkbaar waren met fietsen zonder trapondersteuning (conventionele fietsen). Daardoor golden voor alle elektrische fietsen dezelfde gebruikersregels als voor conventionele fietsen. Zo golden er tot de inwerkingtreding van dit besluit voor alle fietsen met trapondersteuning geen registratie- en kentekenplicht, een minimumleeftijd, risicoaansprakelijkheid en een verzekeringsplicht. Zware elektrische (bak)fietsen mochten daardoor voorheen bijvoorbeeld ook worden bestuurd door kinderen. Ook golden dezelfde verkeersregels voor alle elektrische fietsen als voor conventionele fietsen en waren alle elektrische fietsen uitgezonderd van de typegoedkeuringsplicht.[32]

Het was voor de toepassing van deze gebruikersregels en de typegoedkeuringsplicht niet mogelijk om onderscheid te maken tussen verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning. Dit terwijl zware elektrische (bak)fietsen voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen, maar met voertuigen zoals lichte autootjes of BSO-bussen. Deze zware elektrische (bak)fietsen of 'cargobikes' worden namelijk gebruikt voor goederenvervoer of het vervoeren van veel passagiers. Daarnaast zijn bij aanrijdingen de risico's op letsel bij andere verkeersdeelnemers groter, vanwege de omvang en het gewicht van deze voertuigen. Voertuigen met een grotere omvang, meer massa en meer snelheid betekent simpelweg een grotere kans op letsel bij andere verkeersdeelnemers na een aanrijding, vanwege de hogere kinetische energie. Er zijn geen cijfers beschikbaar over verkeersongevallen met deze voertuigen. Dit betekent echter niet dat er ook geen verkeersongevallen plaatsvinden. De aard en de omvang van deze voertuigen en de verkeersrisico's die dat met zich meebrengt, rechtvaardigen dat deze zware elektrische (bak)fietsen gelijk worden gesteld aan andere gelijksoortige voertuigen, zoals BSO-bussen, en dat dus dezelfde regels gaan gelden voor deze voertuigen. De inzet is om zo de verkeersveiligheid te borgen en leed te voorkomen bij het groeiend gebruik van deze voertuigen binnen met name drukke steden. Daarnaast wordt hiermee een gelijk speelveld gecreëerd voor het gebruik van gelijksoortige voertuigen door ondernemers. Door het gelijk stellen van deze zware elektrische (bak)fietsen aan andere voertuigen zoals BSO-bussen, is het namelijk niet langer mogelijk om maatschappelijk verantwoorde regels te omzeilen door eenvoudig een vergelijkbaar groot en zwaar voertuig aan te schaffen met trappers.

Voor lichtere elektrische fietsen die vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen blijven dezelfde regels gelden als voor conventionele fietsen. Hierbij speelt een rol dat het gebruik deze elektrische fietsen voor particulieren toegankelijk dient te blijven in het belang van duurzaamheids-, bereikbaarheids- en gezondheidsdoelen, als alternatief voor andere vorm van vervoer op de middellange afstand.

Met de wijzigingswet is de grondslag opgenomen om onderscheid te kunnen maken tussen verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning. Zo wordt basis gelegd om zware elektrische (bak)fietsen te onderscheiden van andere lichtere elektrische fietsen, die vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen. De zware elektrische (bak)fietsen kwalificeren daarmee als motorrijtuigen en ook als LEVs. Bestuurders van deze zware elektrische

[32] Tot de inwerkingtreding van dit besluit waren fietsen met trapondersteuning vrijgesteld van de typegoedkeuringsplicht door artikel 21, derde lid onder b Wvw 1994 juncto. artikel 3.10.1 onder d Regeling Voertuigen. Het LEV-kader wordt naast de wijzigingswet en dit besluit geïmplementeerd door de ministeriële regeling. Met de inwerkingtreding van deze ministeriële regeling komt deze vrijstelling van de typegoedkeuringsplicht te vervallen voor zware elektrische (bak)fietsen.

(bak)fietsen zijn daardoor na een aanrijding met ongemotoriseerde verkeersdeelnemers (‘zwakkere verkeersdeelnemers’) zoals fietsers of voetgangers, in beginsel risicoaansprakelijk tegenover deze zwakkere verkeersdeelnemers.

Dit besluit geeft invulling aan die wetswijziging. Zo worden met dit besluit de kenmerken vastgelegd op basis waarvan deze zware elektrische (bak)fietsen moeten worden onderscheiden van andere elektrische fietsen die wél vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen. Daarvoor wordt het Besluit voertuigen gewijzigd. Daarnaast worden met dit besluit regels over het gebruik van deze zware elektrische (bak)fietsen ingesteld, namelijk een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd, een registratie- en kentekenplicht en specifieke verkeersregels. Deze wijzigingen worden nader toegelicht in paragrafen 3.4 tot en met 3.6. Het vervallen van de uitzondering op de typegoedkeuringsplicht voor deze zware elektrische (bak)fietsen en de technische eisen voor deze voertuigen zijn per ministeriële regeling geregeld, door de Regeling voertuigen te hebben gewijzigd.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat ook bepaalde “medische fietsen” kwalificeren als fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen. Dit zijn fietsen die zijn ontworpen en ingericht voor het vervoer van personen met een medische beperking. Hierdoor komen ook deze elektrische fietsen te vallen onder de categorie LEVs. Er wordt geen aanleiding gezien om deze medische fietsen uit te zonderen van gebruikersregels, die voor LEVs gelden.

Onderscheidende kenmerken
Met dit besluit wordt vastgelegd welke technische kenmerken het onderscheid bepalen tussen fietsen met trapondersteuning die vergelijkbaar zijn zonder trapondersteuning en fietsen met trapondersteuning die dit niet zijn (kortgezegd: de zware elektrische (bak)fietsen). Alle fietsen met trapondersteuning zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen. Het onderscheid tussen de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning wordt gemaakt op basis van de massa in rijklare toestand, zonder batterijen en zonder belading, het aantal voor passagiers bestemde zitplaatsen en de technisch toegestane massa.

De massa in rijklare toestand wordt bepaald op basis van de massa van het voertuig zonder de batterij en zonder belading. Dit is dus ook exclusief het gewicht van de bestuurder en eventuele passagiers of goederen. Hiermee wordt aangesloten bij de wijze waarop de massa wordt berekend op basis van verordening (EU) 168/2013.[33] De technisch toegestane maximummassa is de door de fabrikant voor een voertuig op basis van de bouwkenmerken en de door het ontwerp bepaalde prestaties ervan vastgestelde maximummassa. Hiermee wordt aangesloten bij de definitie van massa in de Regeling voertuigen.[34]
Fietsen met trapondersteuning die vergelijkbaar zijn voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid met fietsen zonder trapondersteuning (conventionele fietsen) hebben een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading van ten hoogste 75 kilogram en

[33] In de brief over het LEV-kader van 13 juli 2021 is aangegeven dat de batterij zou worden meegerekend bij het berekenen van de massa in rijklare toestand. Dit sloot aan bij de gebruikte werkwijze tot de inwerkingtreding van dit besluit en uit Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad (de voorloper van verordening (EU) 168/2013). Hiervan is afgeweken om aan te sluiten bij artikel 5 van verordening (EU) 168/2013.

[34] De technisch toegestane maximummassa van een aanhangwagen of een oplegger omvat de statische massa die in aangekoppelde toestand op het trekkende voertuig wordt overgebracht ;Zie artikel 1.1 van de Regeling voertuigen.

ten hoogste vier voor passagiers bestemde zitplaatsen of een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 250 kilogram. De gedachte achter deze onderscheidende kenmerken is namelijk dat deze elektrische fietsen in stabiliteit, ruimtegebruik, massa en snelheid vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen. Voor elektrische fietsen met deze kenmerken blijven daarom regels die voor conventionele fietsen gelden. Dit betekent dat voor deze elektrische fietsen er dus geen registratie- en kentekenplicht, minimumleeftijd, risicoaansprakelijkheid en verzekeringsplicht wordt ingevoerd.

Zware elektrische (bak)fietsen met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading van meer dan 75 kilogram of meer dan vier voor passagiers bestemde zitplaatsen of een technisch toegestane maximummassa van meer dan 250 kilogram, zijn niet vergelijkbaar met conventionele fietsen. Deze fietsen met trapondersteuning komen daardoor te vallen onder de voertuigcategorie LEVs, waardoor een registratie- en kentekenplicht, minimumleeftijd, risicoaansprakelijkheid en verzekeringsplicht en specifieke verkeersregels voor deze voertuigen worden ingevoerd.

Fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning[35]	**Fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid *niet* vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning ('zware elektrische (bak)fietsen')**[36]
Fietsen met trapondersteuning: - met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading van ten hoogste 75 kilogram en - ten hoogste vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen of een technisch toegestane maximale massa van ten hoogste 250 kilogram.	De fietsen met trapondersteuning; - met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading van meer dan 75 kilogram of - meer dan vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen of - een technisch toegestane maximale massa van meer dan 250 kilogram.

Onderbouwing grenzen massa's en aantal zitplaatsen voor passagiers
Bij de totstandkoming van het LEV-kader werd in eerste instantie uitgegaan van een massa in rijklare toestand[37] van 55 kilogram als grens tussen de categorieën fietsen met trapondersteuning die wél en fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen.[38] Dezelfde grens voor de massa in rijklare toestand wordt namelijk ook gehanteerd om onderscheid te maken tussen LEVs categorie 1 en 2. (Hierop wordt in paragraaf 3.2.2 nader ingegaan.) Met deze uniforme grens voor LEVs werd aangesloten bij de Duitse norm voor PLEV's (persoonlijke lichte elektrische voertuigen).[39]

Vervolgens heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laten onderzoeken wat de impact zou zijn van de invoering van het aankondigde LEV-kader op de praktijk en laten inventariseren welke typen en modellen voertuigen wel of niet zouden kunnen voldoen aan de aangekondigde eisen. Uit de impactanalyse[40] bleek dat de grens van 55 kg voor massa rijklare

[35] Zie artikel 1a Wvw 1994 in Stb. 2023, 377 en artikel 1a van het Besluit Voertuigen in dit besluit.

[36] Zie artikel 1a Wvw 1994 in Stb. 2023, 377 en artikel 1a van het Besluit Voertuigen in dit besluit.

[37] Deze massa wordt berekend zonder batterijen en zonder belading.

[38] Kamerstukken II 2020/21, 29398, nr. 886, p.4.

[39] Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr.

[40] Antea Group, *Impactanalyse nationaal toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen. Versie december 2021*, (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Kamerstukken II 2021/22, 29398, nr. 998, bijlage.

in toestand, zonder batterijen en zonder belading onwenselijk was. Ten eerste bleek dat veel elektrische fietsen voor gezinsgebruik zoals reguliere bakfietsen een massa in rijklare toestand hebben van meer dan 55 kilogram. Dit zou betekenen dat al deze reguliere bakfietsen zouden gaan kwalificeren als fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen en daarmee dus ook als LEVs. Dit terwijl nu juist de gedachte was om onderscheid te maken tussen lichtere elektrische (bak)fietsen voor primair individueel en gezinsgebruik enerzijds en zware en grote elektrische (bak)fietsen voor (bedrijfsmatig) goederen- of personenvervoer anderzijds. Ten tweede kunnen producenten in de verleiding komen om onderdelen als het frames of remmen lichter en mogelijk daardoor ook onveiliger te maken om onder de grens 55 kilogram te blijven en zo de regels voor LEVs te omzeilen. Naar aanleiding van die impactanalyse is daarom de grens van de massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading tussen de categorieën fietsen verhoogd van 55 naar 75 kilogram.

Daarnaast werd bij de totstandkoming van het LEV-kader in eerste instantie uitgegaan van de grens van twee zitplaatsen voor passagiers voor fietsen met trapondersteuning die vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen.[41] Deze grens was gekozen vanuit de gedachte dat elektrische (bak)fietsen voor individueel en gezinsgebruik veelal twee zitplaatsen zouden hebben. Ook deze grens is naar aanleiding van de eerder genoemde impactanalyse[42] en een vervolgonderzoek verhoogd van twee naar vier zitplaatsen voor passagiers. Deze grens bleek beter aan te sluiten bij het onderscheid in de praktijk tussen lichtere elektrische (bak)fietsen voor particulier gebruik enerzijds en zware en grote elektrische (bak)fietsen voor (bedrijfsmatig) goederen- of personenvervoer anderzijds.

Voor de technisch toegestane maximummassa is de grens gekozen van 250 kilogram tussen de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning. Hierbij is uitgegaan van de massa in rijklare toestand zonder belading en zonder batterijen van 55 kilogram en een laadvermogen van 175 kilogram. Bij de berekening van het laadvermogen is uitgegaan van het gewicht van 75 kilogram van de bestuurder (het gewicht van de referentiebestuurder volgens Europese regelgeving[43]) en een resterend gewicht van 100 kilogram voor goederen of passagiers. Volgens een analyse van de TNO-groeicurves van kinderen, blijkt dat kinderen tot zeven jaar oud gemiddeld tot 25 kg wegen. [44] Hierbij is uitgegaan van het gemiddelde gewicht van kinderen, waarbij twee kilo per kind wordt opgeteld voor kleding, schoeisel en schooltas. Dit betekent dat er qua laadvermogen ruimte is voor ongeveer vier kinderen tot zeven jaar oud. Voor elektrische (bak)fietsen zonder zitplaatsen voor passagiers, die vaak bedoeld zijn voor goederenvervoer, is naast de massa in rijklare toestand deze technisch toegestane maximummassa bepalend voor het onderscheid. Omdat deze massa is afgeleid van het voertuig, de bestuurder en de passagiers is in beide gevallen uitgegaan van dezelfde invloed op de verkeersveiligheid.

---

[41] Kamerstukken II 2020/21, 29398, nr. 886, p.16.

[42] Antea Group, *Impactanalyse nationaal toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen. Versie december 2021*, (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Kamerstukken II 2021/22, 29398, nr. 998, bijlage.

[43] Zie artikel 5, tweede lid onder a van Verordening 168/2013.

[44] Zie de analyse in paragraaf 2.2. van de toelichting bij
Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van. oktober2025, 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 achtzitplaatsen te hebben voor passagiers, Stcrt. 2025, nr. 36058. De cijfers zijn afkomstig van de groeidiagrammen van TNO: https://www.tno.nl/nl/gezond/jeugd-gezondheid/eerste-1000-dagen-kind/groeidiagrammen-groeicalculators/.

3.2.2 Categorieën LEV-1 en LEV-2
Nut en noodzaak onderverdeling LEVs in subcategorieën
Met de wijzigingswet is de nieuwe voertuigcategorie LEVs geïntroduceerd, ter vervanging van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen. Zoals in paragraaf 2.3.1 uitgebreid is toegelicht, zijn LEVs motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 km/h, uitgerust met een elektromotor, waarop verordening (EU) 168/2013 niet van toepassing is ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k, van die verordening. Onder deze begripsomschrijving kunnen verschillende voertuigen vallen voor individueel, personen- of goederenvervoer. Voorbeelden hiervan zijn personal mobility devices zoals elektrische steps of 'Segways', BSO-bussen of de in paragraaf 3.2.1 omschreven zware elektrische (bak)fietsen. Deze LEVs worden onverdeeld in de categorieën LEV-1 en LEV-2 door het Reglement rijbewijzen te wijzigen. De voornaamste reden hiervoor is dat daardoor met dit besluit een andere minimumleeftijd kan worden ingesteld voor de categorie LEV-1 dan voor de categorie LEV-2. Verder biedt deze categorisering ook de mogelijkheid om ook in de toekomst andere regels in te voeren per categorie.

Categorie LEV-1 omvat verschillende voertuigen die "personal mobility devices" worden genoemd. Dit zijn lichtere LEVs die bestemd zijn om enkel de bestuurder te vervoeren. In de huidige praktijk gaat het veelal om zelfbalancerende voertuigen waar je je als bestuurder in staande houding mee kunt voortbewegen. Voorbeelden hiervan zijn elektrische steps of balansvoertuigen, zoals de "Segway". Voor het besturen van deze voertuigen wordt met dit besluit een minimumleeftijd ingevoerd van 16 jaar.

Het gaat om voertuigen met een zodanige impact dat deze door personen vanaf 16 jaar kunnen worden bestuurd. Dit is een hogere grens dan geldt voor fietsen met elektrische trapondersteuning die voor wat betreft de kenmerken en het weggedrag vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning, maar een lagere grens dan de in de volgende paragraaf te definiëren categorie 2. Het hanteren van deze minimumleeftijd vermindert het risico dat minder ervaren verkeersdeelnemers een gemotoriseerd voertuig besturen. Tegelijkertijd blijft de impact van de voertuigen beperkt in verhouding tot veel andere motorvoertuigen, als gevolg van hun relatief beperkte gewicht en beperkte omvang.

Categorie LEV-2 zijn voertuigen met grotere afmetingen en gewicht die vaker worden gebruikt voor goederen- of personenvervoer. Hieronder vallen zware elektrische bakfietsen en BSO-bussen die kinderen vervoeren en cargobikes die goederen vervoeren. Voor het besturen van deze voertuigen wordt met dit besluit een minimumleeftijd ingevoerd van 18 jaar. De belangrijkste reden voor het hanteren van een hogere minimumleeftijd dan categorie LEV-1 is de grotere afmetingen en gewicht en het groter aantal passagiers in deze voertuigen van categorie LEV-2. Bij een aanrijding met deze voertuigen, brengt dit meer verkeersveiligheidsrisico's met zich mee voor andere weggebruikers en de vervoerde passagiers. Dit brengt een grotere verantwoordelijkheid met zich mee voor de bestuurders van categorie LEV-2.

Onderscheid tussen categorieën LEV-1 en LEV-2
LEVs worden onderverdeeld in twee categorieën op basis van massa in rijklare toestand, zonder batterijen en zonder belading, of het voertuig bestemd is voor het vervoer van alleen de bestuurder en of de voertuigen wel of geen fietsen met trapondersteuning zijn.
Categorie LEV-1 zijn lichte elektrische voertuigen die slechts bestemd zijn voor het vervoer van een de bestuurder, met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading van te hoogste 55 kilogram en die geen fietsen met trapondersteuning zijn. Categorie LEV-2 zijn de overige lichte elektrische voertuigen. In de eerste plaats vallen hieronder fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid *niet* vergelijkbaar

zijn met fietsen zonder trapondersteuning (zware elektrische (bak)fietsen). In tweede plaats vallen hieronder LEVs niet zijnde fietsen met trapondersteuning met een massa in rijklare toestand, zonder batterijen en zonder belading van meer dan 55 kilogram of die bestemd zijn voor het vervoer van meer dan de bestuurder.

Categorie LEV-1	**Categorie LEV-2**
lichte elektrisch voertuigen: - die slechts zijn bestemd voor vervoer van de bestuurder; - met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading, van ten hoogste 55 kilogram; en - die geen fietsen met trapondersteuning zijn.	lichte elektrisch voertuigen anders dan lichte elektrisch voertuigen van de categorie LEV-1. Hieronder vallen: 1. Fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid *niet* vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning (zware elektrische (bak)fietsen) 2. LEVs, die niet kwalificeren als fietsen met trapondersteuning: - die bestemd zijn voor vervoer van meer dan de bestuurder of - met een massa in rijklare toestand zonder batterijen en zonder belading, van meer dan 55 kilogram.

Onderbouwing grenzenwaarden
Categorie LEV-1 is gericht op “personal mobility devices”, zoals elektrische steps, waaronder ook de meestepsteps of andere balansvoertuigen, zoals de “Segway’s”. Dit zijn lichtere LEVs die bestemd zijn om enkel de bestuurder te vervoeren. Daarom is een grens gehanteerd van een massa in rijklare toestand, zonder batterijen en zonder belading, van 55 kilogram. Met deze grens voor LEVs wordt aangesloten bij de Duitse norm voor PLEV’s (persoonlijke lichte elektrische voertuigen).[45] Dit zijn dus ook geen LEVs die bedoeld zijn voor het vervoeren van goederen of passagiers. Daarom zijn fietsen met trapondersteuning ook uitgezonderd van deze categorie. Fietsen met trapondersteuning, die met dit besluit binnen de categorie LEVs vallen hebben namelijk een grotere technisch toegestane massa of massa in rijklare toestand of meer zitplaatsen voor passagiers. Deze zware elektrische (bak)fietsen zijn namelijk bedoeld voor goederen- of personenvervoer. Onder de categorie LEV-2 vallen de overige LEVs. Hieronder vallen dus ook deze zware elektrische (bak)fietsen die zijn bedoeld voor goederen- of personenvervoer. Daarnaast vallen hieronder ook andere LEVs bedoeld voor goederen- of personenvervoer.

3.4 Registratie- en kentekenplicht
3.4.1 Registratie- en kentekenplicht voor LEVs
LEVs moeten worden geregistreerd en moeten zijn voorzien van een kenteken. Deze verplichting geldt zowel voor bestaande als nieuwe voertuigen.

In Nederland geldt op grond van de Wvw 1994 dat voertuigen slechts op de markt mogen worden aangeboden, in de handel mogen worden gebracht of op de weg mogen worden geplaatst of gebruikt, als deze voertuigen goedgekeurd door de RDW.[46] Dit is alleen anders als voor voertuigen een vrijstelling, ontheffing of vergunning is verleend. Bij ministeriële regeling kunnen voertuigen worden vrijgesteld van deze goedkeuringsplicht. Voor LEVs geldt een

[45] Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr.
[46] Artikel 21, eerste lid Wvw 1994.

goedkeuringsplicht. Met een separate ministeriële regeling zijn daarvoor in de Regeling voertuigen de nodige wijzigingen doorgevoerd.
Een kenteken is in de handhavingspraktijk een effectieve manier om op de weg onderscheid te kunnen maken tussen voertuigen die zijn goedgekeurd en voertuigen die niet zijn goedgekeurd. Kentekens worden afgegeven door de RDW. De RDW beheert tevens het kentekenregister. Vanwege deze centrale registratie is ieder gekentekend voertuig individueel herleidbaar. De RDW verstrekt alleen kentekens voor voertuigen die zijn toegelaten tot het verkeer op de weg.

Omdat voor LEVs een typegoedkeuringsplicht geldt wordt op deze voertuigen ook de registratie- en kentekenplicht van toepassing. Voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit gold al nationale typegoedkeuringsplicht en mede daardoor ook een kenteken- en registratieplicht voor bijzondere bromfietsen. Voor LEVs die voorheen kwalificeerden als bijzondere bromfietsen blijft deze kenteken- en registratieplicht daarom gelden. Zware elektrische (bak)fietsen komen met dit besluit te vallen onder de voertuigcategorie LEVs, waardoor ook voor deze voertuigen een registratie- en kentekenplicht gaat gelden vanaf het moment van de inwerkingtreding van dit besluit. Tot de inwerkingtreding van dit besluit waren alle fietsen met trapondersteuning op grond van de Regeling voertuigen vrijgesteld van de goedkeuringsplicht. Met de ministeriële regeling waarmee het LEV-kader gedeeltelijke wordt geïmplementeerd, is deze vrijstelling voor zware elektrische (bak)fietsen te vervallen. Daardoor gaat voor deze voertuigen net zoals voor andere LEVs een goedkeuringsplicht gelden.

3.4.2 Nut en noodzaak van registratie en kentekening
In deze paragraaf wordt nader ingegaan op nut en noodzaak van registratie en kentekening voor LEVs.

Kentekening heeft vier hoofddoelen:
1. duidelijkheid en herkenbaarheid van de status van het voertuig;
2. duidelijkheid over rechten en plichten van de gebruiker;
3. verbetering marktregulering;
4. verbetering monitoring.

3.4.2.1 Ad 1. Duidelijkheid en herkenbaarheid van de status van het voertuig
Alleen LEVs die zijn goedgekeurd kunnen een kenteken krijgen. Kentekenplaten worden gecontroleerd afgegeven en ingenomen. Aan het kenteken op een LEV kan worden gezien dat er een typegoedkeuring is verleend voor het voertuig en dat het voertuig daarmee geschikt is bevonden voor gebruik in het verkeer op de weg.

Deze duidelijkheid en herkenbaarheid is van belang voor weggebruikers die een LEV willen aanschaffen of in deelconcept willen gebruiken, zodat zij weten dat het type voertuig is goedgekeurd en dus op de weg mag worden gebruikt. Daarnaast kunnen handhavers aan de hand van een kenteken meteen duidelijk zien of een voertuig gelet op de geldende regels daarvoor op de juiste plaats op de weg rijdt, met de juiste snelheid rijdt en welke eisen er gelden voor de bestuurder.

3.4.2.2 Ad 2. Duidelijkheid over rechten en plichten van de gebruiker
Door het kenteken op het voertuig is het meteen duidelijk tot welke categorie het voertuig behoort en welke rechten en plichten daarbij horen, zoals een minimumleeftijd of het voertuig is verzekerd en of het voertuig is geregistreerd als gestolen.

3.4.2.3 Ad 3. Verbetering toezicht op en handhaving van de goedkeuringsplicht en andere verplichtingen

In Nederland geldt een nationale typegoedkeuringsplicht voor LEVs.[47] Als gevolg van deze goedkeuringsplicht mogen LEVs alleen in de handel worden gebracht of op de markt worden aangeboden nadat deze zijn goedgekeurd. Alleen goedgekeurde LEVs mogen op de weg worden gebruikt of geplaatst.

Het is wenselijk dat gebruikers van LEVs en handhavers onderscheid kunnen maken tussen voertuigen waarvoor wel en voertuigen waarvoor geen goedkeuring is verleend. Een kenteken is het zichtbare bewijs dat een voertuig is goedgekeurd. De politie kan handhavend optreden als een niet-goedgekeurde LEV op de weg wordt gebruikt of geplaatst. Verder kunnen handhavers door middel van het kenteken herleiden wie de eigenaar of houder van het voertuig is, als er een (verkeers)overtreding wordt gepleegd. Ten slotte kunnen afnemers van deelvervoer aan een kenteken zien dat een deelvoertuig de weg op mag en kunnen eventuele overtredingen (zoals foutparkeren) worden herleid tot de gebruiker van dat deelvoertuig.

Tevens vergroot kentekening de transparantie van prijzen van voertuigen in de markt. Immers, aan de hand van een kenteken is eenvoudig na te gaan om welk voertuig het gaat, welke specificaties het voertuig heeft, of voor het type voertuig een goedkeuring is verleend en of het voertuig bijvoorbeeld is opgegeven als gestolen. Kentekening maakt prijsvorming op basis van objectieve criteria, zoals bouwjaar, vermogen, rijeigenschappen en bestuurderseisen mogelijk. Gelijke toegang tot dit soort informatie is van belang voor een gelijk speelveld op een markt voor tweedehandsvoertuigen, zoals bij de markt andere motorrijtuigen al lang gebruikelijk is. Ten slotte draagt kentekening bij aan het verminderen van diefstal van voertuigen. De registratie van gestolen voertuigen en het feit dat als gevolg daarvan er geen wijziging van de tenaamstelling meer kan plaatsvinden, beschermt de burger.

3.4.2.4 Ad 4. Verbetering monitoring
In het advies van de OvV[48] is de aanbeveling gedaan om het gebruik van voertuigen, in het bijzonder nieuwe soorten voertuigen, te monitoren om tijdig nieuwe of gewijzigde risico's te kunnen signaleren en eventueel maatregelen te treffen. SWOV en de RDW adviseerden eveneens om het gebruik van goedgekeurde voertuigen te monitoren.[49] Registratie van voertuigen is een randvoorwaarde om te kunnen monitoren, omdat daarmee inzicht ontstaat in welke soorten voertuigen er deelnemen aan het verkeer en om welke aantallen het gaat.

3.4.3 Overgangsrecht voor LEVs die op 1 januari 2028 al in gebruik zijn genomen en waarvoor tot dat moment nog geen registratie en kentekenplicht gold
Voor 1 januari 2028, de datum van inwerkingtreding van dit besluit, zijn er al LEVs in gebruik genomen. Sommige van deze voertuigen hebben geen kenteken en zijn niet geregistreerd. Dit zijn voertuigen waarvoor de registratie- en kentekenplicht tot inwerkingtreding van dit besluit niet gold. Het registreren en kentekenen van deze voertuigen wordt conversie genoemd.

---

[47] Artikel 21 van de Wvw 1994 bepaalt dat deze goedkeuringsplicht in beginsel voor alle voertuigen geldt, tenzij deze zijn uitgezonderd. Gelijktijdig met dit besluit treedt een ministeriële regeling in werking waarmee de Regeling voertuigen wordt gewijzigd. Na die wijziging zijn slechts fietsen als bedoeld in artikel 1a van de Wvw 1994, dus elektrische fietsen die vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen) uitgezonderd van de goedkeuringsplicht. Voor LEVs die tot de inwerkingtreding van dit besluit bijzondere bromfietsen waren, gold al een kenteken- en registratieplicht. Voor deze voertuigen blijft deze kenteken- en registratieplicht gelden.

[48] Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

[49] Bijlage IV bij Kamerstukken II 2018/19, 29398, nr. 717. Definitief advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 23 mei 2019.

Conversie is nodig voor LEVs die tot het moment van inwerkingtreden van het onderhavige besluit geen bijzondere bromfietsen waren. Voor bijzondere bromfietsen gold voorheen namelijk al een kenteken- en registratieplicht.

Ten eerste zijn dit fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn fietsen zonder trapondersteuning (zware elektrische (bak)fietsen), die door dit besluit komen te vallen binnen categorie LEV-2.[50] Dit zijn fietsen met trapondersteuning met één of meer van de volgende kenmerken:

- een hogere massa in rijklare toestand dan 75 kilogram,
- meer dan vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen, of
- een technisch toegestane maximale massa van meer dan 250 kilogram.

Tot de inwerkingtreding van dit besluit gold geen registratie- en kentekenplicht voor deze voertuigen.

Ten tweede gaat het om elektrische steps met een vergelijkbare elektrische ondersteuning als fietsen met trapondersteuning (de zogenoemde 'meestepsteps'). Deze vielen tot de inwerkingtreding van de wijzigingswet en dit besluit onder de categorie fietsen met trapondersteuning, waardoor er voor deze voertuigen nog geen registratie- en kentekenplicht gold.[51] Vanaf de inwerkingtreding van de Wijzigingswet en dit besluit verandert dit en kwalificeren deze meestepsteps als categorie LEV-1, waarvoor een registratie- en kentekenplicht geldt.

Deze bovengenoemde categorieën voertuigen zijn op basis van zelfcertificering (en zonder typegoedkeuring) in de handel gebracht of op de markt aangeboden en hebben mogelijk geen "voertuig identificatie nummer" (VIN) of ander uniek nummer en ook geen "datum eerste toelating" (DET).

3.4.3.1 Achtergrondinformatie conversieperiode

Conversie is mogelijk gedurende twaalf maanden. De conversieperiode start op 1 januari 2029 en geldt tot en met 31 december 2029. Zo kan eerst ervaring worden opgedaan met fabrikanten die een typegoedkeuring aanvragen. Daarnaast kan zo informatie worden verkregen van fabrikanten en brancheorganisaties over de voertuigen die al voor 1 januari 2028 in gebruik zijn genomen en waarvoor tot dat moment nog geen registratie- en kentekenplicht gold. Dit zorgt ervoor dat de conversie beter kan worden voorbereid en eigenaren van de desbetreffende voertuigen kunnen zo beter en gerichter worden geïnformeerd. Bovendien krijgen marktpartijen hiermee voldoende tijd om zich aan het nieuwe LEV-kader aan te passen.
Verder voorkomt de gelijktijdige afloop van de conversie en de overgangsperiode voor fabrikanten dat er een situatie ontstaat waarin voertuigen wel onder het overgangsrecht vallen, maar niet meer kunnen worden geconverteerd. Dit voorkomt uitvoeringscomplexiteit en vereenvoudigt de communicatie aan eigenaren en fabrikanten terwijl marktpartijen zo voldoende tijd krijgen om zich aan het nieuwe LEV-kader aan te passen.

Na de conversieperiode kan registratie alleen nog plaatsvinden via reguliere procedures voor kentekening en registratie. Gedurende de periode van 1 januari 2028 tot en met 31 december 2029 geldt de kentekenplicht niet voor LEVs waarop het conversieregime van toepassing is; dus

[50] Zie paragraaf 3.2.1 en 3.2.2.

[51] Dit komt doordat door de Wijzigingswet in de Wvw 1994 wordt verduidelijkt dat fietsen (met trapondersteuning) per definitie een zadel hebben. Meestepsteps hebben geen zadel en vallen daardoor buiten de categorie fietsen met trapondersteuning en voortaan binnen categorie LEV-1. Zie een nadere toelichting hierover in paragraaf 2.3.3.

niet voor de meestepsteps en de zware elektrische (bak)fietsen die voor 1 januari 2028 al in gebruik zijn genomen.

Bij de conversie kan de eigenaar van een meestepstep of een zware elektrische (bak)fiets die voor 1 januari 2028 al in gebruik is genomen, digitaal een kenteken aanvragen bij de RDW. Als voldaan is aan het nieuwe artikel 58ab van het Kentekenreglement wordt dit voertuig ingeschreven in het kentekenregister en tenaamgesteld. Daarbij worden naast de tenaamstellingsgegevens ook een minimale set aan technische gegevens geregistreerd. De eigenaar kan daarna een kentekenplaat laten maken en na ontvangst deze op het voertuig plaatsen.

Om gebruik te maken van deze digitale dienst moet de eigenaar beschikken over DigiD (natuurlijk persoon) of eHerkenning (rechtspersoon). Voor eigenaren die geen gebruik kunnen of willen maken van de digitale dienst bestaat de mogelijkheid om de registratie-aanvraag bij een keuringsstation van de RDW in te dienen of om advies te vragen op een van de door de RDW te bepalen locaties.

Eigenaren van voertuigen waarbij twijfel is over de volledigheid of de juistheid van de registratie-aanvraag kunnen op grond van dit besluit worden opgeroepen voor een schouw van het voertuig bij een keuringsstation van de RDW of op een door de RDW te bepalen locatie. Wanneer geen gehoor wordt gegeven aan die oproep wordt de aanvraag afgewezen. De RDW bepaalt wanneer het nodig is om een voertuig voor een schouw op te roepen en kan deze bevoegdheid, bijvoorbeeld op basis van ervaring uit de uitvoeringspraktijk, inzetten om te voorkomen dat voertuigen in het kentekenregister worden opgenomen die niet in aanmerking komen voor conversie. Uit de aanvraag of de controle zal moeten blijken of een voertuig inderdaad registratie- en kentekenplichtig is. Een aanvraag wordt onder meer afgewezen wanneer onvoldoende is vastgesteld dat het voertuig voor conversie in aanmerking komt. Een voertuig komt voor conversie in aanmerking als het voor de inwerkingtreding van het besluit nog niet kentekenplichtig was, maar voor die datum al wel in gebruik is genomen.
Eigenaren van zware elektrische fietsen kunnen in de praktijk verschillende profielen hebben. Hieronder zijn deze opgenomen. Van elk van deze veelvoorkomende profielen is in de bijlage ‘bedrijfseffecten en regeldrukkosten’ een uitwerking gemaakt van de te verwachten kosten. Deze lijst is niet uitputtend.

- De zakelijke eigenaar die meerdere voertuigen bezit en ook daadwerkelijk zelf gebruikt, veelal ten behoeve van (last-mile) cargodiensten in stedelijk gebied. Denk daarbij aan elektrische cargofietsen, bijvoorbeeld voor het bezorgen van pakketjes.
- De zakelijke eigenaar die meerdere voertuigen bezit en deze leaset aan andere partijen, welke dezelfde type vrachtfietsen benutten voor dezelfde type cargodiensten als hierboven benoemd.
- De kinderopvang met elektrische fietstaxi of een grote elektrische bakfiets voor het vervoeren van kinderen.

Eigenaren van meestepsteps hebben veelal één profiel. Het gaat om particulieren die een step gebruiken voor die enkel bestemd is voor het vervoer van de bestuurder. Ook hiervan is een uitwerking gemaakt van de te verwachten kosten.

Er wordt een uitvoeringsproces en communicatieplan uitgewerkt dat aansluit bij elk van de profielen die hierboven geschetst zijn. Zo wordt bijvoorbeeld gewerkt in het digitale aanvraagproces met een selectie van veel voorkomende type voertuigen per profiel, waarmee in veel gevallen eenvoudig bepaald kan worden of er sprake is van een voertuig dat geregistreerd en gekentekend moet worden. Als het voertuig niet in de lijst met veel

voorkomende types is vermeld, dan ligt het voor de hand dat sprake is van doorverwijzing voor een nadere schouw.
Ook wordt deze lijst met veel voorkomende types benut in de gerichte communicatiestrategie richting de doelgroep van veelvoorkomende profielen. Hieruit kan een particulier met een veelvoorkomend licht bakfietstype opmaken, dat hij/zij niet wordt opgeroepen om zijn/haar voertuig te registeren. Slechts particulieren met een zeer specifieke type zware elektrische bakfiets komen hiervoor in aanmerking.
Daarnaast kan maatwerk geleverd worden aan specifieke profielen, daar waar niet volstaan kan worden met een volledig digitaal proces van registratieaanvraag. Zo wordt van eigenaren met een grote vloot van zware vrachtfietsen en voor aanbieders voor deelmobiliteit niet verlangd om met de gehele vloot op een externe locatie te verschijnen voor een schouw, maar kan op verzoek een inspectie op eigen locatie plaatsvinden. Hierbij geldt dat de eigen locatie wel moet voldoen aan de geldende voorwaarden, zoals opgesteld door de RDW. Daarentegen wordt van eigenaren met één of twee voertuigen verwacht dat zij zich wenden tot een door de RDW te bepalen locatie.

Na de conversieperiode kan registratie alleen nog via het reguliere traject plaatsvinden. Dat houdt in dat ook voertuigen die voor 1 januari 2028 in gebruik zijn genomen, alleen nog via een keuringsstation van de RDW kunnen worden ingeschreven tegen het standaardtarief en niet meer tegen het conversietarief. Zie de bijlage bij deze nota van toelichting over de financiële kosten, de inhoudelijke nalevingskosten en de administratieve lasten.

Voor LEVs die voor 1 januari 2028 in gebruik zijn genomen geldt de registratie- en kentekenplicht niet vanaf de inwerkingtreding van dit besluit en niet gedurende de conversieperiode. Tijdens de bovengenoemde conversieperiode van twaalf maanden hebben eigenaren de tijd om de registratie en kentekening te regelen zonder dat ze in overtreding zijn. Vanaf 1 januari 2030 geldt de registratie- en kentekenplicht ook voor deze voertuigen.

Voor LEVs die op of na de invoeringsdatum van de registratie- en kentekenplicht in het verkeer worden gebracht, geldt de registratie- en kentekenplicht direct. Ook een fabrikant die op of na de invoeringsdatum voertuigen op voorraad heeft, zal deze voertuigen moeten laten registreren via het reguliere traject. Deze voertuigen zijn immers nog niet in het verkeer gebracht.

3.4.3.2 Voertuigidentificatienummer en datum eerste toelating
Voor registratie van voertuigen is een voertuigidentificatienummer (VIN) nodig, zodat ieder voertuig individueel herleidbaar is door middel van een unieke identificatiecode. Veel voertuigen hebben reeds zo'n VIN. Via de digitale dienst of door het inwinnen van advies bij door de RDW erkende bedrijven worden eigenaren geholpen met het lokaliseren en vaststellen van het VIN.
Mogelijk is dit VIN niet aanwezig op het voertuig. Dan is het nodig dat eerst een VIN in het frame van het voertuig moet worden aangebracht, alvorens het proces van registratie kan worden vervolgd. Dan zijn er twee mogelijkheden:

1) De eigenaar gaat naar een RDW Keuringsstation en laat een VIN inslaan op het voertuig. Vervolgens kan het proces van registratie worden vervolgd.
2) De eigenaar verzoekt de RDW tot uitvoering van een inspectie op eigen locatie. Hoewel de hoofdregel is dat een VIN slechts op een keuringsstation op een voertuig wordt ingeslagen, kan een inspecteur dit bij wijze van uitzondering in het kader van deze conversie gelijktijdig

inslaan met de inspectie. Vervolgens kan het keuringsteam ook gelijk de registratie van het voertuig verder afronden.

3.5 Verzekeringsplicht voor LEVs

In Nederland geldt op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) in beginsel een verplichting om een verzekering af te sluiten voor het gebruik van alle motorrijtuigen. Daarnaast zijn eigenaren of houders van motorrijtuigen op grond van artikel 185 van de Wvw 1994 in beginsel risicoaansprakelijk tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers (zoals fietsers of voetgangers) voor schade die is veroorzaakt door een verkeersongeval waarbij deze voertuigen betrokken zijn.

Met de inwerkingtreding van de wijzigingswet wordt bepaald dat LEVs, net als voorheen de bijzondere bromfietsen, motorrijtuigen zijn. Dit heeft twee gevolgen met betrekking tot de civielrechtelijke (risico)aansprakelijkheid bij verkeersongevallen met deze voertuigen. In de eerste plaats zijn eigenaren of houders van deze LEVs na een aanrijding in beginsel risicoaansprakelijk tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals voetgangers of conventionele fietsen (zogenoemde 'zwakkere verkeerdeelnemers'), behalve als sprake is van een overmachtssituatie.[52] In de tweede plaats zijn de bestuurders van LEVs zelf niet langer beschermd als 'zwakkere verkeersdeelnemers'. Bij een aanrijding tussen deze fietsen met trapondersteuning en andere motorrijtuigen zoals auto's, zijn de eigenaren of houders van deze andere motorrijtuigen niet langer risicoaansprakelijk tegenover bestuurders van deze LEVs. Door de risicoaansprakelijkheid van de eigenaren of houders van LEVs, ligt het ook voor de hand om de bezitters of houders van deze voertuigen met dit besluit te verplichten een WA-verzekering af te sluiten.[53] Deze verzekeringsplicht zorgt ervoor dat verkeersslachtoffers met (letsel)schade na aanrijdingen met deze voertuigen financieel worden beschermd en dat eigenaren of houders van deze voertuigen worden beschermd tegen aansprakelijkheidsrisico's.

Met dit besluit wordt daarom ook een verzekeringsplicht ingesteld voor alle LEVs. Deze verzekeringsplicht en de risicoaansprakelijkheid golden tot de inwerkingtreding van dit besluit en de wijzigingswet feitelijk al voor de meeste LEVs. De meeste LEVs kwalificeerde namelijk tot dat moment als bijzondere bromfietsen waarvoor al jaren een verzekeringsplicht en risicoaansprakelijkheid golden. Voor twee groepen LEVs wordt met de wijzigingswet en dit besluit een verzekeringsplicht ingevoerd.

In de eerste plaats zijn dit fietsen die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen (zware elektrische (bak)fietsen), die met de wijzigingswet en dit besluit komen te vallen onder categorie LEV-2. Daardoor gelden er vanaf de inwerkingtreding van de wijzigingswet en dit besluit voor deze voertuigen op grond van de WAM een verzekeringsplicht en op grond van de Wvw 1994 de risicoaansprakelijkheid.[54] De achterliggende reden voor het instellen van deze verzekeringsplicht en de risicoaansprakelijkheid, is dat deze zware elektrische (bak)fietsen door hun grotere afmetingen en gewicht bij een aanrijding aanzienlijk letsel aan personen en schade aan voertuigen van derden kunnen toebrengen. Om dit risico richting die derden af te dekken,

[52] Zie artikel 185 Wvw 1994 dat regels bevat over de civielrechtelijke (risico)aansprakelijkheid van bestuurders van motorrijtuigen.

[53] Artikel 2 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bepaalt dat bezitters of houders van motorrijtuigen verplicht zijn om een WA-verzekering af te sluiten. Artikel 1 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bepaalt wat in diezelfde wet wordt verstaan onder 'motorrijtuigen'. Deze definitie wijkt af van de definitie van 'motorrijtuigen' in Wvw 1994. Het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering bepaalt welke voertuigen van deze verzekeringsplicht zijn uitgezonderd.

[54] Zie voor een uitgebreidere toelichting over de risicoaansprakelijkheid paragraaf 2.3.2 van het algemeen deel van de toelichting.

acht de regering het proportioneel en verantwoord om de eigenaren van deze voertuigen te verplichten hun voertuigen hiertegen te verzekeren en een risicoaansprakelijkheid te laten gelden.

In de tweede plaats zijn dit elektrische steps met een vergelijkbare elektrische ondersteuning als fietsen met trapondersteuning (de zogenoemde 'meestepsteps'). Deze meestepsteps kwalificeren met de wijzigingswet voortaan niet meer als fietsen met trapondersteuning, maar als LEVs.[55] Daardoor gelden vanaf de inwerkingtreding van de wijzigingswet voor deze voertuigen op grond van de WAM een verzekeringsplicht en op grond van de Wvw 1994 de risicoaansprakelijkheid.

Voor voertuigen van de genoemde twee groepen LEVs die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit al in gebruik zijn genomen moet registratie en kentekening plaatsvinden via de zogenaamde conversie door de RDW. Tot het einde van de conversieperiode geldt de registratie- en kentekenplicht niet voor die voertuigen. Als gevolg daarvan zijn deze voertuigen gedurende die conversieperiode wel verzekeringsplichtig, maar nog niet registratie- en kentekenplichtig. Daarom is voor die voertuigen bepaald dat deze moeten worden voorzien van een verzekeringsbewijs. Die verplichting gold tot de inwerkingtreding van de registratie- en kentekenplicht ook voor bijzondere bromfietsen. De verplichting om een verzekeringsbewijs op deze voertuigen aan te brengen geldt gedurende de conversieperiode ook nadat deze van een kenteken zijn voorzien. In de praktijk is er veelal geen ruimte om naast een kentekenplaat nog een verzekeringsbewijs aan te brengen. Daarom zal de verplichting om een verzekeringsbewijs op het voertuig aan te brengen niet worden gehandhaafd bij LEVs die in de conversieperiode feitelijk zijn voorzien van een kenteken.

3.6 Minimumleeftijden voor LEVs
Dit besluit regelt dat voor voertuigen in categorie LEV-2 een minimumleeftijd gaat gelden van 18 jaar, ter bevordering van de verkeersveiligheid. Voor LEV categorie 1 geldt de minimumleeftijd van 16 jaar.

Die minimumleeftijd van 16 jaar voor categorie LEV-1 is een voortzetting van de minimumleeftijd die tot de inwerkingtreding van dit besluit gold voor het besturen van bijzondere bromfietsen, zoals elektrische steps en andere balansvoertuigen.
Het gaat om voertuigen met een zodanige impact dat deze door personen vanaf 16 jaar kunnen worden bestuurd. Dit is een hogere grens dan geldt voor fietsen met elektrische trapondersteuning die voor wat betreft de kenmerken en het weggedrag vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning, maar een lagere grens dan de in de volgende paragraaf te definiëren categorie LEV-2. Het hanteren van deze minimumleeftijd vermindert het risico dat minder ervaren verkeersdeelnemers een gemotoriseerd voertuig besturen. Tegelijkertijd blijft de impact van de voertuigen beperkt in verhouding tot veel andere motorvoertuigen, als gevolg van hun relatief beperkte gewicht en beperkte omvang.

Categorie LEV-2 zijn voertuigen met grotere afmetingen en gewicht die vaker worden gebruikt voor goederen- of personenvervoer. Hieronder vallen zware elektrische bakfietsen en BSO-bussen die kinderen vervoeren en cargobikes die goederen vervoeren. Voor het besturen van deze voertuigen wordt met dit besluit een minimumleeftijd ingevoerd van 18 jaar. De verwachting is dat vanaf deze leeftijd een bestuurder voldoende verkeersinzicht heeft ontwikkeld om deze verantwoordelijkheid voor deze De belangrijkste reden voor het hanteren

[55] Dit komt doordat door de Wijzigingswet in de Wvw 1994 wordt verduidelijkt dat fietsen (met trapondersteuning) per definitie een zadel hebben. Meestepsteps hebben geen zadel en vallen daardoor buiten de categorie fietsen met trapondersteuning en voortaan binnen categorie LEV-1. Zie een nadere toelichting hierover in paragraaf 2.3.3.

van een hogere minimumleeftijd dan categorie LEV-1 is de grotere afmetingen en gewicht en het groter aantal passagiers in deze voertuigen van categorie LEV-2. Bij een aanrijding met deze voertuigen, brengt dit meer verkeersveiligheidsrisico's met zich mee voor andere weggebruikers en de vervoerde passagiers. Dit brengt een grotere verantwoordelijkheid met zich mee voor de bestuurders van categorie LEV-2.

3.7 Leeftijdsgebonden helmplicht
Met dit besluit wordt het voor bestuurders en passagiers van elektrische fietsen en LEVs die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt, verplicht om een helm te dragen. Twee groepen passagiers worden met dit besluit uitgezonderd van deze helmplicht. In de eerste plaats zijn dit kinderen die jonger zijn dan 15 maanden en die liggend worden vervoerd in een geschikt kinderbeveiligingssysteem. In de tweede plaats zijn dit passagiers in een door de RDW aangewezen type LEV, met meer dan twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers, die zijn geproduceerd op basis van een goedkeuring of een aanwijzing. Dit geldt zowel voor bestaande voertuigen die al in gebruik zijn, als voor nieuwe voertuigen.

Bestuurders en passagiers, jonger dan 18 jaar, van een elektrische fiets of LEV worden verplicht een goed passende helm te dragen die is voorzien van een bij ministeriële regeling bepaald goedkeuringsmerk. Te denken valt aan een merkteken dat de uitdrukking is van conformiteit met eisen voor helmen die worden gedragen door gebruikers van fietsen, skateboards en rolschaatsen. Daarmee kan de kwaliteit van en de testmethoden voor de constructie (inclusief gezichtsveld), schokabsorberende eigenschappen, eigenschappen van het bevestigingssysteem (inclusief kinband en sluitmechanismen) en markering en informatie worden vastgelegd. Hiermee wordt de beschermende werking van de fietshelm geborgd.

Nu er is gekozen voor een leeftijdsgrens voor de helmplicht tot 18 jaar, betekent dit de facto dat er dus geen helmplicht geldt voor bestuurders van LEV categorie 2. Dit komt doordat voor deze bestuurders een minimumleeftijd geldt van 18 jaar om deze voertuigen te mogen besturen.

3.7.1 Doel en noodzaak van de helmplicht
Het doel van deze helmplicht is om jongeren op elektrische fietsen en LEVs te beschermen tegen ernstig letsel.

De populariteit van de elektrische fiets onder kinderen tot 18 jaar neemt de laatste jaren toe, waarbij de stijging het grootst is onder jongeren in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar. In 2018 gaf nog slechts 6% van de kinderen tussen de 12 t/m 17 jaar aan ten minste enkele keren per week gebruik te maken van een elektrische fiets. Inmiddels is dit aandeel gegroeid tot 25%. Naar schatting maken in 2024 bijna 358.000 kinderen in de leeftijd van 6 t/m 17 jaar ten minste enkele keren per week gebruik van de elektrische fiets, dit is 16% van het totaal aantal fietsers.[56]

Tegelijkertijd was in 2023 de grootste toename van het aantal fietsslachtoffers op de Spoed Eisende Hulp (SEH) in de leeftijdsgroep 10-19 jaar: ten opzichte van de vijf jaar ervoor waren er 70% meer ernstig gewonde tieners door een fietsongeval.[57] In 2023 waren er voor het eerst ook meer ernstig gewonde fietsers geregistreerd in de categorie 10-19 jaar dan in elk van de categorieën 20-29 jaar, 30-39 jaar en 40-49 jaar. Verdiepend onderzoek van VeiligheidNL (2025) laat zien dat de elektrische fiets hierin een rol speelt: in de leeftijdsgroep 12-17-jarigen op een elektrische fiets verzesvoudigde zelfs het aantal SEH-slachtoffers tussen 2020-2024. In deze periode nam ook het aantal fatbike-slachtoffers toe dat is geregistreerd in het

[56] CBS, 2025. *Onderweg in Nederland (ODiN) 2024*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

[57] Landelijk Netwerk Acute Zorg (LNAZ), 2024. *Landelijke Traumaregistratie (LTR) 2023.* https://www.lnaz.nl/trauma/landelijke-traumaregistratie.

Letselinformatiesysteem van VeiligheidNL. Ongeveer de helft van deze slachtoffers was in de leeftijdsgroep 12 tot en met 17 jaar.[58]

Onderzoek uitgevoerd in het Frisius Medisch Centrum te Leeuwarden toont dat bij een fietsongeval jongeren en jongvolwassenen die op een elektrische fiets rijden twee keer zo vaak ernstig hoofd- en hersenletsel oplopen als jonge gebruikers van een gewone fiets.[59] Ze hadden vaker hersenletsel, bloedingen in het hoofd en botbreuken in het gezicht. 70% van de ongevallen was enkelzijdig.
Daarnaast is ook uit onderzoek naar specifiek elektrische steps bekend dat een aanzienlijk deel van de ongevallen met elektrische steps verwondingen aan het hoofd opleveren.[60] En hersenletsel kan langdurige, soms levenslange, gevolgen hebben.[61]

Het gebruik van LEVs onder bestuurders tot 18 jaar is op dit moment naar verwachting laag en er zijn geen ongevalscijfers over bekend in Nederland. Wel blijkt uit buitenlandse studies dat het ongevalsrisico voor specifiek elektrische steps hoger ligt dan voor de gewone fietsen.[62] Uit de meeste ziekenhuisstudies komt naar voren dat het grootst aantal letsels zich voordoet bij het hoofd. Een helm kan een deel van de letsels bij ongevallen met elektrische steps voorkomen of de ernst ervan reduceren.[63]

Een fietshelm is bedoeld om een fietser die betrokken is bij een ongeval te beschermen tegen hoofd- en hersenletsel. Uit buitenlands onderzoek blijkt dat bij een ongeval fietsers met helm ongeveer 60% minder kans hebben op ernstig letsel, en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofd- of hersenletsel, dan fietsers zonder helm.[64] De verwachting is dan ook dat het verplichten van een helm voor bestuurders en passagiers onder de 18 jaar van een elektrische fiets of bijzondere bromfiets een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. SWOV adviseert een helm voor alle bestuurders van LEVs die een balansvoertuig zijn, om een deel van de letsels bij ongevallen met deze voertuigen te voorkómen of de ernst ervan te reduceren.[65]

Naast de beschermende werking van de helm is er ook een licht positief effect te verwachten door dat een deel van de bestuurders overstapt naar een modaliteit met een lager ongevalsrisico, zoals de gewone fiets of het OV. Uit onderzoek blijkt dat circa 16% van de jongeren op een elektrische fiets aangeeft sowieso over te stappen op een ander vervoermiddel. Hiervan stapt circa 66% over naar de gewone fiets, OV of laten rijden door ouders. Slechts 10% overweegt over te stappen naar een snor- bromfiets met een hoger ongevalsrisico.

3.7.2 Uitzonderingen op de helmplicht

---

[58] VeiligheidNL, 2025. Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends.

[59] Kroes TR, Poos HPAM, Buijze ALF, Rozema R, Lameijer H, Emous M. Injury severity and traumatic brain injuries in youth and adolescents using conventional and electronic bicycles; a retrospective cohort study. Eur J Trauma Emerg Surg. 2025 Aug 11;51(1):268. doi: 10.1007/s00068-025-02941-4. PMID: 40788388.

[60] SWOV, *Bijdragen kader Lichte Elektrische Voertuigen. Betrokkenheid en adviezen van SWOV* (R-2024-22), Den Haag: SWOV 2024.

[61] Hersenstichting, 'Gevolgen hersenaandoening', hersenstichting.nl, 2025 (geraadpleegd op 16 december 2025).

[62] SWOV, *Lichte elektrische voertuigen (LEV's)* (Factsheet), Den Haag: SWOV 2021.

[63] SWOV, 2024. *Bijdragen kader Lichte Elektrische Voertuigen. Betrokkenheid en adviezen van SWOV.* R-2024-22.

[64] SWOV, *Feiten over de fietshelm. Een beschouwing van de wetenschappelijke literatuur* (R-2025-4), Den Haag: SWOV 2025.

[65] SWOV, *Bijdragen kader Lichte Elektrische Voertuigen. Betrokkenheid en adviezen van SWOV* (R-2024-22), Den Haag: SWOV 2024.

Twee groepen passagiers worden met dit besluit uitgezonderd van deze helmplicht.

In de eerste plaats zijn dit kinderen die jonger zijn dan 15 maanden en die liggend worden vervoerd in een geschikt kinderbeveiligingssysteem. Voor deze leeftijd zijn geen passende helmen beschikbaar en biedt het kinderbeveiligingssysteem al de benodigde bescherming.

In de tweede plaats zijn dit passagiers in een door de RDW aangewezen LEVs, met meer dan twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers, die zijn geproduceerd op basis van een individuele goedkeuring, typegoedkeuring of een aanwijzing. De RDW toetst deze voertuigen aan aanvullende (stabiliteits)eisen in het kader van de aanwijzingsprocedure. Aan deze eisen moet worden voldaan voordat een LEV kan worden aangewezen, waardoor passagiers van de helmplicht worden vrijgesteld. Deze eisen en de wijze van toetsing worden vastgesteld bij ministeriële regeling. Zowel bestaande voertuigen die al in gebruik zijn, als nieuwe voertuigen kunnen worden aangewezen.

De regering meent met deze vrijstellingsmogelijkheid op verantwoorde wijze recht te doen aan de zorgen van de kinderopvangsector voor verhoogde regeldruk voor deze relatief stabielere voertuigen. De kinderopvangsector maakt veelvuldig gebruik van LEVs voor het vervoer van meerdere kinderen (meer dan vier passagiers), met name van BSO-bussen en zware elektrische bakfietsen. De helmplicht leidt voor deze sector tot een verhoogde regeldruk, in verband met de aanschaf, de opslag, het onderhoud en het dagelijks gebruik van helmen.[66] Daarnaast is er een relatief kleinere kans op hersenletsel bij stabielere voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van meerdere kinderen binnen de sector, waardoor de verhoogde regeldruk voor het gebruik van deze voertuigen als disproportioneel wordt gezien. Om deze regeldruk te verminderen wordt deze vrijstellingsmogelijkheid voor de helmplicht opgenomen voor passagiers in bepaalde LEVs die door de RDW aan aanvullende stabiliteitseisen zijn getoetst.

Voor deze vrijstellingsmogelijkheid wordt aangesloten bij de voertuigen die enkel door volwassenen mogen worden bestuurd (met meer dan vier zitplaatsen voor passagiers) en die veelal stabiel zijn (met meer dan twee wielen) en zijn geproduceerd op basis van een individuele of typegoedkeuring (vanaf 1 januari 2024) of een aanwijzing (vóór 1 januari 2024). Op grond van deze goedkeuring of aanwijzing moeten deze voertuigen aan allerlei technische eisen voldoen. Zo is ook vereist dat de zitplaatsen voor passagiers zijn voorzien van veiligheidsgordels, waar passagiers op grond van dit besluit verplicht gebruik van moeten maken. Omdat het gaat om voertuigen met meer dan vier zitplaatsen voor passagiers, vallen deze in de categorie LEV-2. Dit heeft tot gevolg dat voor bestuurders van deze LEVs een minimumleeftijd geldt vanaf 18 jaar, die als gevolg van dit besluit per 1 januari 2028 in werking treedt. De uitzondering op de helmplicht gaat daarom uit van LEVs met meer dan twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en die zijn geproduceerd op basis van een individuele goedkeuring, een typegoedkeuring of een aanwijzing.

Er kan echter niet zonder meer worden gesteld dat alle (toekomstige) LEVs die aan deze voorwaarden voldoen, voldoende stabiel zijn om passagiers uit te zonderen van de leeftijdsgebonden helmplicht. Dit is mede afhankelijk van andere voertuigkenmerken zoals het zwaartepunt en de positionering van de wielen. Daarom is voorzien in een toetsing door de RDW aan aanvullende (stabiliteits)eisen. Met deze toetsing wordt een deel van het risico op ongevallen ondervangen. Naar het oordeel van de regering is deze uitzondering een evenwichtige oplossing waarbij de risico's van het niet dragen van een helm door passagiers zoveel als redelijkerwijs mogelijk worden gemitigeerd.

[66] Zie hierover paragraaf 10.1.3 en 10.2 van het algemeen deel van de toelichting.

Voor bestaande zware elektrische bakfietsen is de vrijstelling niet mogelijk. Voor deze voertuigen gold tot in de inwerkingtreding van het LEV-kader nog geen goedkeuringsplicht, waardoor de veiligheid en kwaliteit van deze voertuigen tot dat moment nog niet is gecontroleerd. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het LEV-kader geldt voor de productie en verkoop van nieuwe zware elektrische bakfietsen een goedkeuringsplicht. Voor bestaande elektrische bakfietsen die al in gebruik zijn, is echter geen goedkeuring of aanwijzing afgegeven. Deze voertuigen voldoen daardoor niet aan de voorwaarden, om passagiers in deze voertuigen uit te zonderen van de helmplicht.

3.7.3 Overgangsrecht tijdelijke uitzondering op de helmplicht
Daarnaast geldt een tijdelijke uitzondering voor passagiers in LEVs met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers die zijn voorzien van veiligheidsgordels en die zijn geproduceerd op basis van een individuele goedkeuring, een typegoedkeuring of een aanwijzing. Deze tijdelijke uitzondering geldt zowel voor bestaande voertuigen die al in gebruik zijn, als voor nieuwe voertuigen. De tijdelijke uitzondering treedt gelijktijdig met de helmplicht in werking en zal naar verwachting een jaar gelden. Hiermee wordt de tijd gegeven aan belanghebbenden om de aanwijzingsprocedure bij de RDW voor een vrijstelling van de helmplicht te kunnen doorlopen. Daarna komt deze tijdelijke uitzondering op de helmplicht te vervallen.

Een aanvullende voorwaarde bij de tijdelijke uitzondering ten opzichte van de vrijstellingsmogelijkheid is dat de zitplaatsen voor passagiers moeten zijn voorzien van veiligheidsgordels en dat deze veiligheidsgordels ook moeten worden gebruikt door passagiers. De algemene verplichting tot het dragen van veiligheidsgordels voor passagiers in LEVs die met dit besluit wordt ingevoerd geldt namelijk naar verwachting pas vanaf 1 januari 2028[67], terwijl de helmplicht en de tijdelijke uitzondering naar verwachting al gelden vanaf 1 september 2027. Daarom is deze aanvullende voorwaarde alleen uitdrukkelijk opgenomen bij de tijdelijke uitzondering.

3.8 Verkeersregels voor LEVs
3.8.1 Regels voor fietsen en fietsers zijn van toepassing op LEVs
Met dit besluit wordt vastgesteld welke verkeersregels van toepassing zijn op LEVs. Die verkeersregels zijn vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990). Het gaat onder meer over de plaats op de weg waar voertuigen moeten rijden, waar voertuigen mogen worden geparkeerd en de betekenis en gevolgen van verkeersborden. Dit zijn grotendeels dezelfde regels die voorheen golden voor bijzondere bromfietsen.

In het algemeen geldt dat de verkeersregels voor fietsers en fietsen van toepassing zijn op bestuurders van LEVs en op LEVs. Ook op dit punt gelden dezelfde regels voor LEVs als tot de inwerkingtreding van dit besluit golden voor bijzondere bromfietsen. Dat betekent bijvoorbeeld dat bestuurders van LEVs gebruik moeten maken van het verplichte fietspad. In situaties waarin een verplicht fietspad ontbreekt, dienen LEV-bestuurders gebruik te maken van de rijbaan. Als er een onverplicht (vrijblijvend) fietspad aanwezig is, kunnen LEV-bestuurders hiervan gebruikmaken, maar daartoe zijn zij niet verplicht. Voor LEVs die breder zijn dan 0,75 meter geldt dat zij in afwijking van het voorgaande de rijbaan mogen gebruiken wanneer het fietspad daarvoor onvoldoende ruimte biedt.

Als er een verplicht fietspad is mogen LEVs in tegenstelling tot snorfietsen niet worden verplicht om uit te wijken naar de rijbaan. Ook deze regel gold voorheen al voor bijzondere bromfietsen

[67] Zie paragraaf 3.8.3 van het algemeen deel van de toelichting en het artikelsgewijs deel van de toelichting over onderdeel L van artikel VII van dit besluit waarmee artikel 59 van het RVV 1990 wordt gewijzigd.

en blijft dus ongewijzigd. Door met name de wegbeheerders in grote steden wordt er wel aandacht gevraagd voor de drukte op het fietspad. Daarvoor worden met dit besluit geen specifieke wijzigingen doorgevoerd, omdat door middel van pilots wordt gekeken of in de toekomst lokaal maatwerk mogelijk en wenselijk is. Op basis van de resultaten van die pilots wordt beslist of het wenselijk is om het voor wegbeheerders mogelijk te maken om LEVs op bepaalde plaatsen verplicht gebruik te laten maken van de rijbaan. Op een later moment wordt dus bepaald of het RVV 1990 op dit punt moet worden aangepast. Op basis van het RVV 1990 is het voor wegbeheerders met dit besluit verder wel al mogelijk om met combinaties van borden met onderborden, specifieke verplichtingen of uitzonderingen ten aanzien van LEVs te creëren. Hierbij geldt uiteraard wel dat wegbeheerders een inschatting zal moeten maken hoe begrijpelijk de gehanteerde combinaties van de borden voor de weggebruikers zullen zijn waarop deze zijn gericht. Voor een nadere toelichting over welke verkeersborden met dit besluit gelden voor LEVs wordt verwezen naar het artikelsgewijs deel van de toelichting bij onderdeel T.

Naast verkeersregels over het gebruik van fietspaden, gelden ook andere verkeersregels voor fietsen in beginsel voor LEVs. Ook deze regels golden voorheen ook al voor bijzondere bromfietsen. Voorbeelden hiervan zijn de verlichtingseisen voor fietsers of de regels over het plaatsen van fietsen op het trottoir, het voetpad of in de berm of een andere door het bevoegde gezag aangewezen plaats. Deze regels gelden in beginsel ook voor bestuurders van LEVs.

3.8.2 Gebruik van zitplaatsen
Bestuurders en passagiers moeten tijdens deelname aan het verkeer gebruik maken van voor hen bestemde zitplaatsen. Dat volgt uit artikel 58a, eerste lid, van het RVV 1990. Daarop gelden een aantal uitzonderingen, bijvoorbeeld het gebruik van een bagagedrager van een fiets door personen van 8 jaar of ouder. Met dit besluit wordt een uitzondering toegevoegd voor LEV categorie 1. Te denken valt aan een elektrische step of een zelfbalancerend voertuig. Die voertuigen hebben geen zadel. LEVs zijn daarom uitgezonderd van de verplichting om tijdens deelname aan het verkeer gebruik te maken van een zitplaats als op dat voertuig geen zitplaats aanwezig is. Verder wordt het verplicht om gebruik te maken van veiligheidsgordel, wanneer deze in het voertuig aanwezig zijn. De aanwezigheid van veiligheidsgordel is een voorwaarde voor goedkeuring bij LEVs, en voorheen bijzondere bromfietsen, maar zware elektrische (bak)fietsen die voor 1 januari 2028 niet goedkeuringsplichtig waren kenden een dergelijke verplichting niet. Daarom is de verplichting om de veiligheidsgordels te gebruiken beperkt tot voertuigen waarin deze aanwezig is.

3.8.3 Regels voor het vervoeren van passagiers
Personen mogen in LEVs slechts worden vervoerd op een plaats die is voorzien van veiligheidsgordels. Met goedkeuringseisen is voor een specifiek type voertuig vastgelegd hoeveel zitplaatsen een voertuig mag hebben en aan welke eisen veiligheidsgordels moeten voldoen.

Een veiligheidsgordel dient om passagiers bij een botsing of plotselinge stop op hun stoel te houden, de impactkracht te verdelen over het lichaam (bekken en borstkas) en te voorkomen dat de passagier uit het voertuig wordt geslingerd, wat de kans op ernstig letsel of overlijden drastisch verkleint door je beweging te beperken.
In de praktijk blijkt dat veel van de categorie 2-voertuigen die passagiers vervoeren, vooral groepen met kleine kinderen vervoeren. Omdat het om een kwetsbare doelgroep gaat, waarbij de aandacht van de begeleider doorgaans verdeeld moet worden over de groep, is een extra veiligheidsmaatregel op zijn plek.

3.8.4 Voortzetten van een aantal specifieke regels in het RVV 1990 die voor bijzondere bromfietsen golden
Tot de inwerkingtreding van dit besluit waren bestuurders van een bijzondere bromfiets uitgezonderd van de verplichting om het fietspad te gebruiken indien de bestuurder in het bezit was van een gehandicaptenparkeerkaart of een kaart ten behoeve van het vervoer van gehandicapten. Deze uitzondering blijft gehandhaafd voor LEVs. Verder kon aan een bestuurder van een bijzondere bromfiets voorafgaand aan de inwerkintreding van dit besluit een rijontzegging worden opgelegd voor ten hoogste twee jaren. Die mogelijkheid blijft behouden voor LEVs.

4. Verhouding tot hoger recht
4.1 Kenteken- en registratieplicht
Met dit besluit wordt een kenteken- en registratieplicht ingevoerd voor LEVs. De eigenaar of houder wordt verplicht om een kentekenplaat te plaatsen op het voertuig en zijn gegevens en de gegevens over het voertuig te laten registeren in het kentekenregister. Voor voertuigen die tot de inwerkingtreding van dit besluit bijzondere bromfietsen waren (zoals BSO-bussen, elektrische steps en Seyways) gold deze verplichting al. Voor de zware elektrische (bak)fietsen) en de meestepsteps is deze registratie- en kentekenplicht nieuw. Na de inwerkingtreding van deze verplichting kunnen deze voertuigen worden verkocht met een kentekening en te naam worden gesteld van de koper. Maar sommige van deze voertuigen zijn al door burgers en bedrijven in gebruik genomen voor de inwerkingtreding van dit besluit. Deze groep gebruikers wordt verplicht om een kenteken te plaatsen op hun voertuigen en deze te laten registeren in het kentekenregister. Een schatting van het aantal voertuigen wordt weergegeven in de paragraaf 1.1.1 van de bijlage bij deze toelichting.

De invoering van een registratie- en kentekenplicht raakt aan het gebruik van deze hierboven genoemde groep voertuigen en daarmee mogelijk aan het recht op ongestoord genot van eigendom als bedoeld in artikel 1 van het Eerste Protocol van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EP EVRM) van deze burgers en bedrijven. Voor zover deze verplichting als een inmenging in het eigendomsrecht moet worden aangemerkt, is dit het reguleren van het gebruik van eigendom. Dit reguleren van het eigendom is verenigbaar met artikel 1 EP EVRM als dit bij wet is voorzien, een legitiem algemeen belang dient en er een redelijk evenwicht bestaat tussen dit algemeen belang en de bescherming van de individuele eigendomsrechten.

Uit de jurisprudentie blijkt dat er bij wet is voorzien, als er een maatregel is opgenomen in een algemene maatregel van bestuur en de toepassingscriteria voldoende nauwkeurig zijn omschreven. Dat is hier het geval.

Deze registratie- en kentekenplicht dient drie legitieme algemene doelen: 1) het bevorderen van de technische veiligheid van voertuigen 2) het bevorderen van de verkeersveiligheid op de weg en 3) de financiële bescherming van verkeersslachtoffers met (letsel)schade na aanrijdingen met deze voertuigen en eigenaren of houders van deze voertuigen tegen aansprakelijkheidsrisico’s.
Door de kentekening en registratie van de voertuigen kan de politie namelijk effectiever en efficiënter handhaven op de naleving van de goedkeuringsplicht, de verkeersregels en de verzekeringsplicht die voor deze voertuigen gelden. De goedkeuringsplicht beoogt de technische veiligheid van voertuigen te beschermen. De verkeersregels beogen de verkeersveiligheid te bevorderen. De verzekeringsplicht beoogt verkeersslachtoffers met (letsel)schade na aanrijdingen met deze voertuigen financieel te beschermen en eigenaren of houders van deze voertuigen tegen aansprakelijkheidsrisico’s te beschermen. Door de

wijzigingswet worden deze eigenaren namelijk in beginsel risicoaansprakelijk tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.

Ook is voldaan het vereiste van proportionaliteit. De registratie- en kentekenplicht geldt voor alle LEVs, is gebruikelijk voor alle motorrijtuigen en laat onverlet dat de eigenaar of houder na kentekening en registratie vrijelijk kan beschikken over het voertuig. Daarnaast wordt deze eigenaar of houder door middel van overgangsrecht de tijd gegeven om zijn voertuig te laten registeren en een kenteken te plaatsen op het voertuig, voordat de verplichting voor hen in werking treedt. In de meeste gevallen zullen de kosten beperkt zijn tot 19 euro, zie ook paragraaf 1.1.1 van de bijlage bij deze toelichting. Deze mogelijke geringe inmenging in het eigendomsrecht staat daarom in redelijke verhouding tot de hiermee gediende legitieme algemene doelen.

Er zijn verder ook geen andere minder vergaande geschikte maatregelen beschikbaar om deze doelen te dienen. Uit ervaringen uit het verleden blijkt dat met behulp van een alternatief zoals een verzekeringssticker onvoldoende effectief en efficiënt worden gehandhaafd.[68] Zonder kenteken op het voertuig en de daaraan gekoppelde gegevens in een register is moeilijk na te gaan of er een goedkeuring voor het type voertuig is afgegeven. Daarnaast is bij het systeem van verzekeringsstickers geen volwaardig alternatief voor centrale registratie en kentekening. Wanneer een verzekeraar een voertuig verzekert, dan koppelt deze een unieke cijfer-letter combinatie aan de verzekeringspolis voor dat voertuig. De verzekeraar verstrekt vervolgens een sticker met die combinatie aan de verzekerde die de sticker moet aanbrengen op het verzekerde voertuig. Er is geen sprake van een centrale registratie en koppeling van individuele voertuigen aan een cijfer-lettercombinatie. Het is bij het Verbond van Verzekeraars alleen bekend welke lettercombinaties aan welke verzekeraar zijn verstrekt.

Gelet op het voorgaande is naar het oordeel van de regering sprake van een regulering van eigendom die verenigbaar is met artikel 1 EP EVRM.

4.2. Helmplicht tot 18 jaar en minimumleeftijd 18 jaar categorie LEV-2
Met dit besluit wordt een helmplicht voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs ingevoerd, voor zover die personen jonger zijn dan 18 jaar. Tevens wordt voor grotere en zwaardere LEVs (categorie LEV-2) een minimumleeftijd ingevoerd van 18 jaar.

Onderscheid op grond van leeftijd is verboden op grond van artikel 1 van de Grondwet die discriminatie verbiedt “op welke grond dan ook”. Voor zover deze nieuwe leeftijdsgrenzen moeten worden gezien als het maken van een leeftijdsonderscheid, is hier een objectieve rechtvaardiging voor. Daarvoor is van belang dat er een legitiem doel is voor het onderscheid, dat de maatregel geschikt en passend is om het doel te bereiken en dat voldaan is aan de subsidiariteits- en proportionaliteitsvereisten.

Wat betreft de helmplicht tot 18 jaar is het legitieme doel het beschermen van een kwetsbare doelgroep tegen ernstig hersenletsel. In paragraaf 3.7.1 is uiteengezet dat uit onderzoek blijkt dat bij de leeftijdsgroep tot 18 jaar hoofdletsel bij ongevallen met deze voertuigen significant toeneemt. In de periode 2020-2024 verzesvoudige het aantal SEH-bezoeken met hersenletsel na een fietsongeval onder 12-17-jarigen: een stijging van 522%. Terwijl in de meeste

[68] zie paragraaf 7.3 van de nota van toelichting bij het Besluit van 7 april 2025 tot wijziging van het Kentekenreglement in verband met de registratie- en kentekenplicht bijzondere bromfietsen, Stb. 2025, nr. 104.

leeftijdsgroepen er geen sprake was van een significante stijging. Alleen onder 25-39-jarigen nam het aantal SEH-bezoeken met wegens een fietsongeval met hersenletsel eveneens toe, maar aanzienlijk minder sterk (262%). Daarnaast wordt met een helmplicht tot 18 jaar voorkomen dat het fietsgebruik afneemt en fietsers voor andere modaliteiten zoals de auto kiezen.[69] Dit is ongewenst omdat fietsen gunstig is voor de volksgezondheid, het milieu en de doorstroming in steden. Deze maatregel is daarom geschikt en passende om deze risico's te mitigeren, omdat uit studies blijkt dat door het dragen van een helm het risico op hoofdletsel kan worden voorkomen of beperkt. Voor het voorkomen van hoofdletsel bij verkeersdeelname is het dragen van een helm de meest effectieve maatregel, waarvoor geen reële alternatieven bestaan. In paragraaf 3.7.1 is ook ingegaan op de effectiviteit van deze maatregel. Hiermee is voldaan aan het vereiste van proportionaliteit en subsidiariteit.

Wat betreft de minimumleeftijd van 18 jaar voor de categorie LEV-2 is het legitieme doel de bevordering van de verkeersveiligheid. De voertuigen in deze categorie hebben grotere afmetingen, zijn zwaarder en worden bovendien vaker gebruikt voor (bedrijfsmatig) goederen- en personenvervoer. Bij een aanrijding met deze voertuigen brengt dit meer verkeersveiligheidsrisico's met zich mee, die niet vergelijkbaar zijn met bijvoorbeeld een bromfiets of snorfiets, waarvoor de minimumleeftijd van 16 geldt. Voertuigen met een grotere omvang, meer massa en meer snelheid betekent een grotere kans op letsel bij andere verkeersdeelnemers na een aanrijding, vanwege de hogere kinetische energie. Niet alleen voor de andere weggebruikers, maar ook voor de vervoerde passagiers en belading. Op deze risico's wordt in paragraaf 3.2.1 en 3.6 nader ingegaan.

Tot inwerkingtreding van dit besluit was het niet mogelijk om onderscheid te maken tussen de lichte LEVs, waarvoor 16 jaar de geëigende minimumleeftijd is en de zwaardere, waarvoor 18 jaar passend is. Daarom gold voor alle bijzondere bromfietsen een minimumleeftijd van 16 jaar. Met dit besluit wordt onderscheid mogelijk.

Deze maatregel is geschikt en passend omdat de verwachting is dat vanaf 18 jaar de bestuurder voldoende verkeersinzicht heeft ontwikkeld om deze verantwoordelijkheid te dragen. Er zijn verder ook geen andere minder vergaande geschikte maatregelen beschikbaar om dit doel te dienen. Een andere maatregel om de geschiktheid van bestuurders te borgen, is het invoeren van een rijbewijsplicht. Deze maatregel zou echter meer verstrekkend zijn. Een dergelijke rijbewijsplicht brengt een hoge regeldruk met zich mee, omdat iedereen dan een rijbewijs moet hebben om een dergelijk voertuig te mogen besturen (in geval van bedrijfsmatig gebruik van de voertuigen meerdere mensen aangezien meerdere mensen gebruik maken van hetzelfde voertuig). Door alleen te kiezen voor de minimumleeftijd en geen aanvullende rijbewijsplicht voor bestuurders op te nemen, is voldaan aan het vereiste van proportionaliteit en subsidiariteit.

Gelet op het voorgaande is naar het oordeel van de regering sprake van een objectieve rechtvaardiging voor het leeftijdsonderscheid.

5. Verhouding tot nationale wetgeving

5.1 Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994)

De Wvw 1994 is het wettelijke kader voor regels inzake het verkeer op de weg. Bij en krachtens die wet zijn regels gesteld over onder meer de verplichting om op voertuigen een kenteken te voeren, de verplichting op een type voertuig te laten goedkeuren voordat het kan worden aangeboden op de markt of in de handel kan worden gebracht, de besturing van

[69] I&O research, 2021. Onderzoek helmplicht. Attitudes en verwachte gedragseffecten bij fietsers en SWOV,2025. Feiten over de fietshelm. Een beschouwing van de wetenschappelijke literatuur.

motorrijtuigen en de civielrechtelijke risicoaansprakelijkheid van eigenaren of houders van motorrijtuigen.

Het LEV-kader wordt geïmplementeerd door middel van de inwerkingtreding van de wijzigingswet, dit besluit en de ministeriële regeling. Met de wijzigingswet wordt de Wvw 1994 gewijzigd, op basis waarvan daaronder liggende algemene maatregelen van bestuur die met dit besluit worden gewijzigd. De wijzigingen van deze wijzigingswet hangen nauw samen met de wijzigingen van dit besluit. Dit komt doordat de onderverdeling van LEVs en fietsen met trapondersteuning in verschillende subcategorieën, voortbouwt op de definities van LEVs en fietsen met trapondersteuning die met de wijzigingswet worden geïntroduceerd. Voor een uitgebreide toelichting op de verhouding tussen de wijzigingswet en dit besluit wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van het algemeen deel van deze toelichting.

De Wvw 1994 en de daaronder liggende algemene maatregelen van bestuur zijn enkel van toepassing op Europees Nederland en dus niet op Caribisch Nederland.

5.2 Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen
De Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen regelt dat de bezitter van een motorrijtuig en degene op wiens naam dit in het kentekenregister is ingeschreven, verplicht zijn voor het motorrijtuig een verzekering te sluiten. Met dit wijzigingsbesluit wordt geregeld voor welke LEVs een registratie- en kentekenplicht gaat gelden. Daarnaast wordt een verzekering voor die voertuigen ook verplicht. Verder regelt de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen dat op motorrijtuigen waarvoor geen kentekenplicht geldt, wel een verzekeringsbewijs moet zijn aangebracht.

Met dit besluit worden twee besluiten gewijzigd die gebaseerd zijn op de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen. Het gaat om het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige voertuigen en het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigaansprakelijkheidsverzekering. Met die besluiten wordt geregeld voor welke voertuigen de verzekeringsplicht niet geldt en op welke wijze een verzekeringsbewijs moet worden getoond op voertuigen waarvoor wel een verzekeringsplicht, maar geen kentekenplicht geldt.

5.3 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering
Sinds 1 april 2021 moet een proces-verbaal van beslag op een in het kentekenregister geregistreerd motorvoertuig worden ingeschreven in het kentekenregister, op grond van artikel 440, derde lid, en artikel 442 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering. Dit betekent dat ook de beslagen op LEVs moeten worden ingeschreven in het kentekenregister. Deze verplichting geldt niet voor voertuigen waarop reeds een beslag rust ten tijde van het inwerkingtreden van de registratie- en kentekenplicht.

6. Gevolgen
6.1 Gevolgen voor burgers en bedrijven
Dit besluit heeft gevolgen voor burgers en bedrijven die gebruik maken van LEVs en fietsen met trapondersteuning.

Ten eerste heeft het gevolgen voor de gebruikers van een fiets met trapondersteuning die niet kwalificeert als een “fiets met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar is met fietsen zonder trapondersteuning” (de zware elektrische (bak)fietsen) en meestepsteps. Voor deze gebruikers gaan de regels voor de categorie LEV-2 gelden, namelijk een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht en een

minimumleeftijd van 18 jaar voor het besturen van deze voertuigen en specifieke verkeersregels voor deze voertuigen.

Ten tweede heeft de verhoging van de minimumleeftijd van 16 naar 18 jaar voor het besturen van voertuigen van categorie LEV-2 gevolgen voor gebruikers van voertuigen, die voorheen kwalificeerden als bijzondere bromfietsen. De verwachting is dat deze regel begrijpelijk en doenlijk is voor de gebruikers van deze voertuigen. Hieronder vallen veel voertuigen zoals cargobikes of BSO-bussen die voornamelijk worden gebruikt door bedrijven. Een deel van deze bedrijven hanteert in de praktijk ook al een minimumleeftijd voor bestuurders van 18 jaar.

Voor gebruikers van LEVs die voorheen kwalificeerden als bijzondere bromfietsen, veranderen de regels verder niet. Er golden voor deze voertuigen namelijk al een registratie- en kentekenplicht en een verzekeringsplicht.

Verder zijn de registratie- en kentekenplicht en de verzekeringsplicht voor LEVs een voorzetting van de regels die tot de inwerkingtreding van dit besluit al golden voor bijzondere bromfietsen. Voor gebruikers van voertuigen die voorheen kwalificeerden als bijzondere bromfietsen en nu als LEVs veranderde deze regels dus niet.

Ten derde wordt voor bestuurders en passagiers van alle categorieën LEVs en fietsen met trapondersteuning het dragen van een helm verplicht, voor zover deze personen jonger zijn dan 18 jaar.

6.2 Gevolgen voor burgers en bedrijven van de nieuwe regels voor zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps
De verwachting is dat de nieuwe kenteken- en registratieplicht, verzekeringsplicht, minimumleeftijd voor meestepsteps en zware elektrische (bak)fietsen begrijpelijk en doenlijk zijn voor burgers en bedrijven, aangezien dezelfde soort regels voorheen al golden voor vergelijkbare voertuigen, namelijk bijzondere bromfietsen. Deze regels zijn ook gebruikelijk bij andere motorrijtuigen. Verder krijgen de burgers of bedrijven de tijd door middel van overgangsrecht om de voertuigen die zijn al in gebruik hebben te laten registeren en een kenteken te plaatsen op het voertuig. De kenteken- en registratieplicht treedt voor deze al in gebruik genomen voertuigen daarom pas later in werking. Daarnaast biedt de verzekeringsplicht bescherming aan de gebruikers van deze voertuigen tegen aansprakelijkheidsrisico's, nu zij door de wijzigingswet risicoaansprakelijk worden tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals fietsers of voetgangers. Ook is een minimumleeftijd gebruikelijk voor veel motorrijtuigen en wordt deze minimumleeftijd van 18 jaar in de praktijk al vaak gehanteerd bij de kinderopvangsector die gebruik maken van de zware elektrische bakfietsen voor het vervoer van kinderen.

De verkeersregels blijven voor deze zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps grotendeels hetzelfde nu de regels voor fietsen en fietsers in beginsel ook gelden voor LEVs. Waar wel specifiek regels en verkeersborden (mede) gelden voor LEVs, zijn deze niet altijd intuïtief. De voor LEVs geldende borden voorzien namelijk niet altijd in die symbolen die overeenkomen met de verschillende LEVs. Dit gold echter ook al tot de inwerkingtreding van dit besluit voor bijzondere bromfietsen en snorfietsen. Het aanpassen van de bebording vergt een structurelere aanpak en met een langer tijdspad. Gelet op de doelgroep van de zware elektrische (bak)fietsen, die veelal professionele gebruikers zijn met kenteken en registratie, mag worden aangenomen dat deze geïnformeerd zijn over de verkeersregels en borden die op hen van toepassing zijn. Zie hierover een nadere toelichting in paragraaf 10.2, onder ad. 5.

6.4 Gevolgen voor burgers en bedrijven van de leeftijdsgebonden helmplicht

De helmplicht geldt in beginsel voor alle bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs die jonger zijn dan 18 jaar. De verwachting is dat deze helmplicht begrijpelijk en doenlijk is voor burgers en bedrijven. De helmplicht is in beginsel uniform en consequent omdat deze in beginsel geldt voor alle elektrische fietsen en LEVs.

Er bestaan wel twee hele specifieke uitzonderingen op de helmplicht. In de eerste plaats zijn kinderen die jonger zijn dan 15 maanden en die liggend worden vervoerd in een geschikt kinderbeveiligingssysteem uitgezonderd. In de tweede plaats zijn passagiers vrijgesteld van de helmplicht die zitten in een door de RDW aangewezen type LEV, met meer dan twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers, die zijn geproduceerd op basis van een individuele goedkeuring, een typegoedkeuring of een aanwijzing. Deze vrijstellingsmogelijkheid is opgenomen om recht te doen aan de zorgen van de kinderopvangsector over verhoogde regeldruk en omdat het gaat om relatief stabielere voertuigen. Zie over een uitgebreidere toelichting op de uitzonderingen paragraaf 3.7.2.

Het is mogelijk dat de leeftijdsgebonden helmplicht voor LEVs en elektrische fietsen verschuivingseffecten heeft, zoals in de internetconsultatie ook naar voren is gekomen.[70] Zo is het mogelijk dat gebruikers van deze voertuigen daardoor vaker in plaats van de elektrische fiets of een LEV gebruik zullen maken van andere vervoersmiddelen zoals conventionele fietsen of het openbaar vervoer. Deze verschuivingseffecten zullen de aankomende jaren worden gemonitord en daarna geëvalueerd. Zie hierover een nadere toelichting paragraaf 9.

6.3 Regeldrukeffecten
De wijzigingen in dit besluit hebben verder regeldrukeffecten door nalevingskosten voor gebruikers van LEVs en elektrische fietsen. Dit kunnen zowel burgers als bedrijven zijn. Verder zijn er effecten voor fabrikanten en de overheid. De nalevingkosten zijn alle kosten die partijen maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in financiële kosten, inhoudelijke nalevingkosten en administratieve lasten. Bij de kenteken- en registratieplicht en verzekeringsplicht voor eigenaren en houders van zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps zien deze nalevingskosten op de conversie en het afsluiten van een WA-verzekering. Bij de leeftijdsgebonden helmplicht zien de nalevingskosten voor gebruikers van LEVs en fietsen met trapondersteuning op de aanschafkosten voor helmen. Daarnaast leidt de inwerkingtreding van dit besluit tot kosten voor de overheid. Deze regeldrukeffecten zijn weergegeven in de bijlage bij deze toelichting en zijn onderverdeeld in kosten die samenhangen met de kentekening van LEVs (zie paragraaf 1 van de bijlage bij deze nota van toelichting) en de kosten die samenhangen met de leeftijdsgebonden helmplicht (zie paragraaf 2 van de bijlage bij deze nota van toelichting). De regeldrukeffecten in verband met de aanwijzingsprocedure voor de vrijstellingsmogelijkheid op de helmplicht worden nader uitgewerkt bij de ministeriële regeling over de aanvullende (stabiliteits)eisen voor de voertuigen en de wijze van toetsing.

7. Uitvoering
De registratie- en kentekenplicht wordt uitgevoerd door de RDW. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in hoofdstuk 3 en in de bijlage.

Daarnaast krijgt RDW de bevoegdheid om typen LEVs aan te wijzen, waardoor passagiers in de LEVs worden uitgezonderd van de leeftijdsgebonden helmplicht. Dit zijn in ieder geval LEVs met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en zijn geproduceerd op basis van een individuele goedkeuring, een typegoedkeuring of een aanwijzing. De toetsing vindt plaats op basis van aanvullende (stabliteits)eisen zoals vastgesteld per ministeriële

[70] Zie paragraaf 10.1.1 en 10.2 van het algemeen deel van deze toelichting.

regeling. De RDW heeft aangegeven deze taak binnen haar wettelijke rol te kunnen faciliteren en uitvoeren.[71]

Voor het overige is sprake van een voortzetting van de bestaande uitvoeringspraktijk, omdat de regels niet inhoudelijk wijzigen.

8. Toezicht en handhaving
Met dit besluit worden nieuwe regels ingevoerd voor zware elektrische (bak)fietsen, waaronder een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en specifieke verkeersregels. Daarnaast wordt met dit helmplicht een leeftijdsgebonden helmplicht ingevoerd. Beide wijzigingen hebben gevolgen het toezicht en de handhaving en worden hieronder besproken.

8.1 Leeftijdsgebonden helmplicht
De leeftijdsgebonden helmplicht is toegevoegd aan de verkeersregels in het RVV 1990. Deze regel is gesteld op grond van artikel 13 van de Wvw 1994. Overtreding van regels, gesteld op grond van artikel 13 Wvw 1994 kan op grond van artikel 177, tweede lid, aanhef en onderdeel d, worden bestraft “met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie”. Dat artikelonderdeel geldt namelijk voor overtredingen van “het bepaalde krachtens deze wet (de Wvw 1994), voor zover die overtreding uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt”. In artikel 92, eerste lid, van het RVV 1990 is overtreding van de leeftijdsgebonden helmplicht (artikel 60, derde lid van het RVV 1990) aangemerkt als strafbaar feit. Toezicht vindt plaats door de politie.

8.2 Uitbreiding verplichtingen voor “zware elektrische (bak)fietsen”
Handhaving van een overtreding van de registratie- en kentekenplicht en de minimumleeftijd vinden plaats op grond van de Wvw 1994. Artikel 177, tweede lid, onderdeel a, van de Wvw 1994 regelt dat overtreding van de registratie- en kentekenplicht (artikel 36 Wvw 1994) en de minimumleeftijd (artikel 110 Wvw 1994) wordt bestraft met “hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie”. Ook op deze bepaling vindt toezicht plaats door de politie.

Het overtreden van de verzekeringsplicht kan op grond van artikel 30, eerste lid, van de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen worden bestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie”. De politie handhaaft deze verzekeringsplicht voor voertuigen die op de weg rijden of staan. De RDW is verder op grond van artikel 34 van de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen bevoegd in het kentekenregister te controleren of voor een geregistreerd voertuig een verzekering is afgesloten. Als uit een dergelijke controle blijkt dat niet aan de verzekeringsplicht is voldaan, kan de RDW vorderen dat degene op wiens naam het desbetreffende voertuig is geregistreerd alsnog aantoont dat aan de verzekeringsplicht is voldaan. Degene die niet aan een dergelijk vordering voldoen wordt als gevolg van het derde lid van dat artikel “gestraft met een hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie”.

De verkeersregels voor LEVs zijn opgenomen in het RVV 1990. Deze regel is gesteld op grond van artikel 13 van de Wvw 1994. Overtreding van deze regels, gesteld op grond van artikel 13 Wvw 1994 kan op grond van artikel 177, tweede lid, aanhef en onderdeel d, worden bestraft “met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie”. Dat artikelonderdeel geldt namelijk voor overtredingen van “het bepaalde krachtens deze wet (de Wvw 1994), voor zover die overtreding uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt”. In artikel

[71] RDW, 2026. Nota - Advies uitzondering helmplicht.

92, eerste lid, van het RVV 1990 zijn overtredingen van de verkeersregels (artikel 60, derde lid van het RVV 1990) aangemerkt als strafbaar feit. Toezicht vindt plaats door de politie.

9. Evaluatie en monitoring
De leeftijdsgebonden helmplicht voor bestuurders en passagiers van LEVs en fietsen met trapondersteuning wordt binnen enkele jaren na inwerkingtreding geëvalueerd. De maatregel richt zich op het terugbrengen van ernstig letsel onder minderjarige gebruikers van elektrische fietsen en LEVs. De impact van deze maatregel is sterk afhankelijk van de naleving. De voortgang in het percentage helmdracht wordt gemeten met behulp van vragenlijstonderzoeken en/of straatmetingen die jaarlijks plaatsvinden. Aanvullend wordt ook onderzocht of er als gevolg van de helmplicht er een verschuiving plaatsvindt in vervoerswijze. Hiertoe vindt eenmalig een extern onderzoek plaats, enkele jaren na ingang van de helmplicht.

De effecten van de wijziging van de andere regels over het gebruik van LEVs zullen worden gemonitord. Op basis hiervan wordt bekeken of aanpassing van deze regels nodig is.

10. Advies en consultatie
10.1 MKB-toets
Op 22 januari is met zeven ondernemers uit het midden- en kleinbedrijf (hierna: MKB) een panelgesprek gevoerd over de gevolgen van dit besluit. De afvaardiging bestond uit ondernemers uit de kinderopvang die gebruik maakt van de BSO-bus of de fietstaxi, een fabrikant van cargofietsen en een verkoper en verhuurder van cargofietsen. Tijdens dat gesprek is door die partijen inbreng geleverd over de regeldruk, verschuivingseffecten en regels met betrekking tot de plaats op de weg van de verschillende voertuigen waarop het besluit ziet.

10.1.1 Regeldruk en verschuivingseffecten
Verschillende partijen gaven aan een spanningsveld te ervaren tussen aandacht voor de proportionaliteit van verkeersveiligheid en de regeldruk voor bedrijven. Een zwaarder regime van regels, bijvoorbeeld doordat zware elektrische (bak)fietsen worden gerekend tot de voertuigen in LEV categorie 2, leidt, zo stellen zij, tot hogere kosten voor de ondernemer. Ook werd aangehaald dat meer regels mogelijk leiden tot een verschuiving van cargobikes richting kleine busjes.

De regering is zich er van bewust dat de kosten voor de ondernemer hoger worden. Het stellen van eisen aan het gebruik van deze voertuigen wordt echter vanuit publiek belang noodzakelijk geacht, 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.
Uit een inventarisatie van DTV[72] blijkt dat verschillende bedrijven (grote logistieke dienstverleners) hebben aangegeven dat ze een afname verwachten van het gebruik van categorie 2 LEVs. Als oorzaak wordt onder andere genoemd dat de volumes vaak te groot zijn voor LEVs om deze efficiënt in te kunnen zetten en dat de voorkeur voor elektrische bestelbussen die de stad in mogen blijft. Ook de noodzaak voor LEVs neemt af doordat reguliere busjes in rap tempo elektrificeren en dus zero-emissie zones in mogen.

10.1.2 Plaats op de weg

[72] DTV, *Implementatie LEV-kader: Onderzoek voor conversie elektrische voertuigen binnen LEV-kader*, (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), 250296/PBO, 22 januari 2026.

Andere zorgen van ondernemers waren dat zij verplicht gebruik moeten maken van de rijbaan in stedelijk gebied. De ondernemers waarschuwen voor de gevaren voor verplaatsing van voertuigen naar de rijbaan.
Op basis van het onderhavige besluit is het fietspad als plaats op de weg het uitgangspunt voor alle LEVs. Door middel van pilots wordt gekeken of in de toekomst lokaal maatwerk mogelijk en wenselijk is, om LEVs soms een andere plaats op de weg te geven, zoals de rijbaan. De mogelijkheid daartoe zal met een separaat besluit moeten worden gecreëerd en is geen onderdeel van dit besluit. In dat verband wordt ook gekeken naar de veiligheid van de LEVs tussen ander gemotoriseerd verkeer op de rijbaan.

10.1.3 Helmplicht
Bij de leeftijdsgebonden helmplicht zijn twee zorgen geuit: enerzijds over het feit dat de helmplicht gaat gelden voor *alle* elektrische fietsen (gevraagd werd naar aparte regels alleen voor fatbikes), anderzijds over de noodzaak om een uitzondering te maken op de helmplicht voor passagiers in BSO-bussen, waar passagiers al zijn beschermd door een rolbeugel aan de zijkant van het voertuig en veiligheidsgordels. De MKB'ers uit de kinderopvang zien een beperkte toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid bij een helmplicht voor kinderen in BSO-bussen. Zij spreken over schijnveiligheid en niet-proportionele uitvoeringsimpact binnen de kinderopvangsector. Ook bleek uit de internetconsultatie dat de sector zich zorgen maakt om de regeldruk. Om deze reden is voorzien in een vrijstelling op de helmplicht voor passagiers in bepaalde typen LEVs. Dit zijn LEVs met twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en die zijn geproduceerd op basis van een goedkeuring of aanwijzing en daarnaast zijn aangewezen door de RDW. De RDW toetst het type voertuig aan aanvullende (stabiliteits)eisen, alvorens een type LEV wordt aangewezen waardoor passagiers in het voertuig worden vrijgesteld van de helmplicht. Daarnaast geldt een tijdelijke uitzondering op de helmplicht voor passagiers in deze LEVs. Zo wordt belanghebbenden de tijd gegeven om de aanwijzingsprocedure bij de RDW voor een vrijstelling van de helmplicht te kunnen doorlopen. Dit is nader toegelicht in paragrafen 3.7.2 en 3.7.3.

10.2 Internetconsultatie
In de periode van 28 april tot en met 9 juni 2026 is voor dit besluit een internetconsultatie uitgevoerd. Er zijn in totaal 293 reacties ingediend, hiervan zijn er 225 openbaar. Indieners zijn voor het merendeel particulieren (ongeveer 73% van de reacties). Daarnaast hebben verschillende maatschappelijke organisaties, gemeenten, bedrijven en branchepartijen reacties ingediend.

Algemeen beeld van de reactie
De meeste reacties zien op de helmplicht (circa 150 reacties). Het sentiment van de reacties is overwegend kritisch: 55% van de indieners (163 van de 293) vindt de voorgestelde regels niet uitvoerbaar, logisch of voldoende bijdragend aan de verkeersveiligheid. Tegelijk is er een brede groep die de maatregelen in beginsel steunt. Vaak is die steun wel afhankelijk van extra randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden.

Particulieren maken zich zorgen over mogelijke verschuivingseffecten richting de auto, de leeftijdsgrens van 18 jaar voor de helmplicht en uiten de wens voor aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De kinderopvangsector is vooral bezorgd over de regeldruk en vanuit die sector wordt gevraagd naar aansprakelijkheid voor de helmen. Maatschappelijke organisaties, kennisinstituten, branche en logistieke partijen zijn overwegend constructief.

Daarnaast gingen reacties over de kentekenplicht en verzekeringsplicht binnen het LEV-kader en de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het LEV-kader.

De belangrijkste hoofdthema's uit de reacties zijn:
1. Helmplicht voor bestuurders en passagiers jonger dan 18 jaar (meest besproken onderwerp);
2. Positie van de BSO-bus en professioneel kinderopvangvervoer;
3. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorgestelde regels;
4. Kentekenplicht en verzekeringsplicht voor LEV-categorie 2 (zware e-bakfietsen);
5. Infrastructuur en alternatieve maatregelen als primaire oplossing.

Ad 1: Helmplicht voor bestuurders en passagiers jonger dan 18 jaar
De zorg van particulieren is dat de helmplicht fietsen ontmoedigt en leidt tot een verschuiving naar de auto, met als gevolg meer verkeersdrukte en minder veiligheid voor alle fietsers. De helmplicht gaat echter gelden voor kinderen tot de leeftijd van 18 jaar. Uit onderzoek blijkt tevens dat een meerderheid van de ouders aangeeft dat zij denken dat hun kinderen blijven fietsen op een elektrische fiets na invoering van de helmplicht. Ook een meerderheid van de jongeren geeft dit aan. Van de jongeren die gebruik maken van een elektrische fiets, verwacht 16% over te stappen op een ander vervoermiddel. Dit is voornamelijk naar de gewone fiets (41%), daarnaast worden ook het OV (20%) en de snor- en bromfiets (10%) genoemd. Iets meer als een kwart van deze jongeren weet nog niet of ze gaan overstappen. Naar verwachting leidt de maatregel dus vooral tot een toename van het gebruik van de gewone fiets.

Indieners hebben ook vragen bij de leeftijdsgrens van 18 jaar. Veelal wordt 16 jaar als alternatieve leeftijdsgrens genoemd, wat aansluit bij de grens voor het snor- bromfietsrijbewijs. In paragraaf 3.7.1 is toegelicht dat de toename van ernstig letsel te zien is tot en met de leeftijd van 18 jaar. De leeftijdsgrens van 18 jaar sluit tevens aan bij de wettelijke leeftijd van meerderjarigheid. Daarom hebben deze reacties niet geleid tot een aanpassing van de gekozen leeftijdsgrens.

Ook zijn er bij indieners zorgen dat er mogelijk risicocompensatie optreedt. Verondersteld wordt dat helmdragers mogelijk onbewust meer risico nemen in het verkeer. Studies naar de effecten van de fietshelm op gedragsadaptatie laten echter geen eenduidig bewijs zien – noch voor gedragsadaptatie van fietsers met een helm, noch voor gedragsadaptatie van andere verkeersdeelnemers ten opzichte van helm-dragende fietsers.[73]

Daarnaast vragen particulieren zich af of de gangbare Europese fietshelmnorm EN 1078 genoeg bescherming biedt. Wat een passend goedkeuringsmerk is, wordt nader vastgesteld in een ministeriële regeling. Bij die regeling zal opnieuw een internetconsultatie plaatsvinden en wordt de uiteindelijke keuze voor het merkteken onderbouwd.

Er is ook steun voor de helmplicht. Onder andere de Fietsersbond Amsterdam, Artsen voor Veilig Fietsen, het Expertpanel Fietsen & Gezondheid en meerdere gemeenten steunen een gerichte helmplicht voor minderjarigen als onderdeel van een bredere integrale aanpak, mits aangevuld met infrastructuurinvesteringen, een minimumleeftijd van 16 jaar voor de e-fiets, en effectieve monitoring van verschuivingseffecten. Deze maatregel draagt bij aan een bredere aanpak gericht op het aanpakken van de problematiek rondom fatbikes en verbeteren van de fietsveiligheid.[74]

Ad 2: Positie van de BSO-bus en professioneel kinderopvangvervoer
De kinderopvangsector maakt zich zorgen over de regeldruk in verband met de aanschaf, de opslag, het onderhoud en het dagelijks gebruik van de vele helmen en dat dit naar hun oordeel

[73] SWOV, 2025. Feiten over de fietshelm. Een beschouwing van de wetenschappelijke literatuur R-2025-4.
[74] Kamerstukken II 2025/26, 29398, nr. 1220 en Kamerstukken II 2024/25, 29398, nr. 1181, p.3.

niet in verhouding staat tot het risico op hoofdletsel bij passagiers. Daarnaast worden bestuurders aansprakelijk voor de naleving van de helmplicht.
Dit was aanleiding om een vrijstellingsmogelijkheid op te nemen voor LEVs met meer dan twee wielen, meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en die zijn geproduceerd op basis van een goedkeuring of aanwijzing. Deze LEVs kunnen worden vrijgesteld als het type LEV wordt aangewezen door de RDW. De RDW toetst het type LEV aan aanvullende (stabiliteits)eisen. Als overgangsrecht wordt er bij de invoering van de helmplicht een tijdelijke uitzondering opgenomen voor LEVs die in aanmerking zouden kunnen komen voor een aanwijzing van de RDW. Deze tijdelijke uitzondering wordt opgenomen, zodat de tijd wordt gegeven om voor een type LEV de aanwijzingsprocedure bij de RDW te doorlopen. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 3.8 van deze toelichting.

Met de vrijstellingsmogelijkheid voor de leeftijdsgebonden helmplicht vervalt de voorziene regeldruk slechts gedeeltelijk voor de kinderopvangsector. Dit zijn organisaties die gebruikmaken van LEVs met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en die voldoen aan de gestelde (stabiliteits)eisen voor de aanwijzing door de RDW en zijn geproduceerd op basis van een goedkeuring of een aanwijzing. BSO-bussen komen naar verwachting in aanmerking voor deze vrijstelling. Dit zijn naar verwachting ruim 3.100 voertuigen.[75]

Het besluit verlicht niet de regeldruk voor kinderopvangorganisaties die gebruikmaken van bestaande zware elektrische bakfietsen. Voor deze voertuigen gold tot in de inwerkingtreding van het LEV-kader nog geen goedkeuringsplicht, waardoor de veiligheid en kwaliteit van deze voertuigen tot dat moment nog niet is gecontroleerd. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het LEV-kader geldt voor de productie en verkoop van nieuwe zware elektrische bakfietsen een goedkeuringsplicht. Voor bestaande elektrische bakfietsen die al in gebruik zijn, is echter geen goedkeuring of aanwijzing afgegeven. Deze voertuigen voldoen daardoor niet aan de voorwaarden, om passagiers in deze voertuigen uit te zonderen van de helmplicht. Naar schatting gaat het om 1.800 voertuigen.[76]

Ad 3: Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorgestelde regels
In de internetconsultatie is vanuit verschillende facetten gereageerd op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorgestelde regels over de introductie van LEVs. Deze facetten betreffen de producenten (en de brancheorganisaties), handhavers, verzekeraars en gebruikers van voertuigen LEVs. Vanuit producenten is benadrukt dat er behoefte is aan consistente regelgeving met duidelijk overgangsrecht. Dit moet bestaan uit een conversie van voertuigen (vooral zware elektrische (bak)fietsen) die nu geen goedkeuring nodig hebben, maar onder het nieuwe stelsel wel. Ook de overgangstermijn moet ruim genoeg zijn om gebruikers voldoende tijd te geven aanpassingen te doen.
In paragraaf 3.4.3 wordt ingegaan op het overgangsrecht en de conversieperiode. Voorzien wordt dat door de conversieperiode de fabrikanten en gebruikers voldoende tijd hebben om de voertuigen te registreren.

Sommige gebruikers en overheden geven aan dat de categorie-indeling niet voor alle gebruikers duidelijk is en pleiten voor een duidelijk herkenbaar kenteken, zodat het voor consumenten en gebruik op straat duidelijk is om wat voor voertuig het gaat. Hierop wordt opgemerkt dat juist de kentekening in combinatie met categorie-indeling voor duidelijkheid zorgt. Immers, op basis van een goedkeuringsprocedure wordt een kenteken verleend.

[75] Op basis van het kentekenregister van de RDW.

[76] DTV, *Implementatie LEV-kader: Onderzoek voor conversie elektrische voertuigen binnen LEV-kader*, (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), 250296/PBO, 22 januari 2026.

Daarmee is voor gebruikers op voorhand duidelijk welke eisen voor dat voertuig gelden. In paragraaf 3.2 is de toelichting op de categorisering verduidelijkt.

Vanuit enkele branchepartijen en andere indieners is opgemerkt dat het nieuwe stelsel mogelijk niet in lijn is met EU-recht. Het betreft hier een reactie die diverse malen in ingediend en die ziet op de verhouding tussen verschillende Europese regelgeving en de mogelijkheden die lidstaten hebben om aanvullend hierop nationale regels voor de goedkeuring van voertuigen in te voeren. In de ministeriële regeling waarmee de Regeling voertuigen wordt gewijzigd, wordt hier nader op in gegaan, omdat met die regeling de goedkeuringsplicht wordt geregeld. In dit verband wordt volstaan met de opmerking dat over LEVs in de Europese voertuigregelgeving (specifiek verordening (EU) 168/2013) geen goedkeuringsregels zijn opgenomen en dat de meer generieke Machinerichtlijn (2006/42/EG) ruimte laat voor lidstaten om voor deze voertuigen vanuit het belang van verkeersveiligheid aanvullende regels te stellen.

Ad 4: Kentekenplicht en verzekeringsplicht voor LEV-categorie 2 (zware elektrische (bak)fietsen)
Het Verbond van Verzekeraars benadrukt dat kentekening een randvoorwaarde is voor een goed functionerende verzekering van LEVs en het monitoren van de effecten van LEVs in het verkeer. Diezelfde kentekening wordt ook ondersteund door gemeenten. Ook vanuit producenten is er over het algemeen steun voor kentekening en verzekering, omdat daarmee schadeafwikkeling, opsporing van diefstal en verkeershandhaving efficiënter wordt.

Ad 5: Verkeersregels en bebording
In diverse reacties is de categorisering van de voertuigen in het LEV-kader in relatie tot de regels en verkeerstekens uit het RVV 1990 als aandachtspunt genoemd. Het onderliggende signaal in deze reacties is echter dat het RVV 1990 niet in alle gevallen voorziet in ‘intuïtieve’ borden en regels; de symbolen op de borden komen niet overeen met de verschillende LEVs. Dit wordt onderkend. Deze uitdaging zich tot de inwerkingtreding van het onderhavige besluit ook voor bij bijzondere bromfietsen en snorfietsen. Het aanpassen van de bebording vergt een structurelere aanpak met een langer tijdspad en wijzigingen zijn daarom niet in dit besluit is opgenomen. Binnen het huidige RVV 1990, en aanstaande aanpassingen, is vanuit capaciteit echter niet voorzien in een structurelere herziening van het RVV 1990 vanwege de opkomst van nieuwe voertuigen en veranderd verkeersbeeld. Voor de bijzondere bromfietsen veranderen de regels en borden niet. Voor de zware en grote elektrische (bak)fietsen veranderen de regels wel door dit besluit. Voor deze voertuigen gelden voortaan de verkeersregels voor LEVs en de daarbij behorende borden. In publieke communicatie gaat hier rekening mee worden houden. Gelet op de doelgroep, veelal professionele gebruikers van een voertuig met kenteken en registratie, mag worden aangenomen dat deze geïnformeerd zijn over de verkeersregels en borden die op hen van toepassing zijn.

Door gemeenten en enkele andere respondenten is ook aandacht gevraagd voor de implicaties op verkeersregels en verkeerstekens uit het RVV 1990, omdat het RVV 1990 niet voorziet in symbolen voor LEVs. In paragraaf 3.8.1 is toegelicht dat in het algemeen geldt dat de verkeersregels voor fietsers en fietsen van toepassing zijn op bestuurders van LEVs en op LEVs. Dat betekent dat LEVs verplichte fietspaden moeten gebruiken (bord G12 en G12a). Verder gelden de borden zoals ‘gesloten voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen’ (bord C13) en ‘gesloten voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen’ (C15) voor LEVs. Die situatie wijzigt niet ten opzichte van de huidige toepassing. Met behulp van onderborden kan nader worden gespecificeerd om welke soort LEVs (of met welke afmetingen) het gaat.

10.3 Advisering RDW, politie en Openbaar Ministerie
10.3.1 Uitvoeringstoets RDW

De RDW heeft een uitvoeringstoets gedaan op het besluit dat ook is voorgelegd in de internetconsultatie. Hierin was de uitzondering op de helmplicht nog niet opgenomen.
De uitvoering van het besluit wordt door de RDW uitvoerbaar geacht, mits de in de uitvoeringstoets genoemde juridische, organisatorische, technische en financiële randvoorwaarden tijdig worden uitgewerkt en ingevuld. Daarbij moet gedacht worden aan de nadere uitwerking van bepaalde punten in lagere regelgeving. Deze regelgeving wordt in nauw overleg met de RDW opgesteld en wederom voor een uitvoeringstoets voorgelegd aan de RDW. Daarnaast wordt de communicatie over de invoering van de verschillende maatregelen samen met de RDW ingericht en krijgt de RDW een financiële bijdrage voor de implementatie.

De RDW stelt voor om de voertuigdefinities niet in het Reglement rijbewijzen, maar in de Regeling voertuigen op te nemen, de reguliere en voor de doelgroepen bekende plaats voor voertuigdefinities naast de Wegenverkeerswet 1994. Het Reglement rijbewijzen richt zich op personen, en nu er geen rijbewijsplicht wordt geïntroduceerd is het Reglement rijbewijzen in de ogen van de RDW de verkeerde plaats voor voertuigdefinities, te meer nu in dat besluit slechts de uitzondering van de rijbewijsplicht voor LEVs wordt geregeld en ook elders in dat besluit op verschillende plekken naar de Regeling voertuigen wordt verwezen.
Aanwijzing 3.27, onderdeel 3 van de Aanwijzingen voor de regelgeving staat echter in de weg aan het overnemen van dit voorstel. Als gevolg van die aanwijzing in een algemene maatregel van bestuur niet verwezen naar een ministeriële regeling. Daarom wordt het advies van de RDW niet overgenomen en is het besluit niet hierop aangepast.

Ten aanzien van de vrijstellingsmogelijkheid voor de helmplicht voor bepaalde typen LEVs adviseert de RDW negatief. RDW ziet het als de meest robuuste oplossing om géén uitzondering op de helmplicht.[77] Zij geven aan dat stabiliteitstoetsen het risico op een ongeval beperken, maar niet volledig de beschermende werking van de helm vervangt. Bij het kantelen van de voertuigen of bij een aanrijding kunnen de hoofden van passagiers buiten het voertuig raken. Gelet op de relatief kleinere kans op hersenletsel en de regeldruk, wordt toch een uitzondering gemaakt. Voor een nadere onderbouwing van de uitzondering op de helmplicht wordt verwezen naar paragraaf 3.7.2. De RDW heeft wel aangegeven deze taak binnen haar wettelijke rol te kunnen faciliteren en uitvoeren.[78]

10.3.2 Uitvoeringstoets politie
Politie heeft aangegeven dat de leeftijdsgebonden helmplicht voor gebruikers en passagiers van LEVs en fietsen met trapondersteuning een stap is op weg naar een hogere verkeersveiligheid en gehandhaafd kan worden. Daarbij wordt wel een winstwaarschuwing gegeven. Kinderen onder de 12 jaar kunnen niet strafrechtelijk worden vervolgd en dus kan aan hen geen boete worden opgelegd. Wel kan een waarschuwing worden gegeven. Daarnaast is het tijdsintensief is om van de kinderen tussen de 12 en 14 jaar de identiteit te achterhalen omdat zij niet onder de identificatieplicht vallen en hun leeftijd en identiteit daardoor niet eenvoudig kan worden vastgesteld. Dit betekent dat er extra stappen door de politieagent gezet moeten worden om de leeftijd en identiteit te achterhalen en te verifiëren, wat tijdens verkeerscontroles tijdrovend is en ten koste gaat van het handhaven. Er zijn wel manieren om de identiteit en leeftijd ter plaatse te achterhalen, maar in sommige gevallen, met name als de betrokkene niet meewerkt, zal dit er ook toe leiden dat een agent met betrokkene naar het politiebureau moet.

Hierbij wordt opgemerkt dat deze factoren ook een rol spelen bij handhaving op vele andere maatregelen die ook gelden voor minderjarigen en dat het desalniettemin wenselijk is om de

[77] RDW, 2026. Nota - Advies uitzondering helmplicht.
[78] RDW, 2026. Nota - Advies uitzondering helmplicht.

leeftijdsgebonden helmplicht in te voeren. Het advies van de politie heeft daarom niet geleid tot aanpassing van het voorstel.

Verder heeft de politie aandacht gevraagd voor de begrijpelijkheid voor de gebruikers van LEVs van de voor hen geldende verkeersregels, bebording en eventuele onderborden. Dat het RVV 1990 momenteel niet altijd voorziet in intuïtieve' borden en regels voor weggebruikers wordt erkend. Dit was echter ook al de situatie voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit voor snorfietsen en bijzondere bromfietsen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 10.2 van het algemeen deel van de toelichting.

10.3.3 Uitvoeringstoets Openbaar Ministerie
Voor het Openbaar Ministerie (OM) heeft het besluit gevolgen die zien op interne communicatie en het aanpassen van instructies en feitcodes. Daarin worden geen problemen voorzien.

10.4 Adviescollege Toetsing Regeldruk
Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op 11 juni 2026 advies uitgebracht over een concept van dit besluit. Het ATR adviseert het conceptbesluit niet in procedure te brengen en heeft verschillende adviespunten gegeven. Per adviespunt volgt een reactie.

Adviespunt 1.1 Het college adviseert een probleemanalyse op te nemen die toelicht welke veiligheidsrisico's de verschillende soorten elektrische voertuigen met zich meebrengen, hoe vaak deze risico's optreden en op welke punten het huidige LEV-kader tekortschiet.
Een probleemanalyse is opgenomen voor de voertuigen waarvoor de regels worden gewijzigd. Voor zware elektrische (bak)fietsen wordt een kenteken- en registratieplicht, een minimumleeftijd, een verzekeringsplicht en specifieke verkeersregels ingevoerd (de risicoaansprakelijkheid wordt ingevoerd met de wijzigingswet). Dit zijn elektrische fietsen met een rijklare toestand excl. batterijen en belading van meer dan 75 kg of met meer dan 4 zitplaatsen voor passagiers of technische toegestane maximummassa van meer dan 250 kg. In de praktijk zijn dit grote en zware elektrische bakfietsen die de kinderopvangsector voor het vervoer van kinderen worden gebruikt en cargobikes voor goederenvervoer (DHL-fietsen bijvoorbeeld). Voor de voertuigen die nu nog onder de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen vallen zoals BSO-bussen, Segways of elektrische steps, gelden deze regels al.

In paragraaf 3.2.1 zijn nut en noodzaak van deze regels voor de zware elektrische (bak)fietsen toegelicht en is het probleem toegelicht. Deze uitgebreide toelichting is toegevoegd als gevolg van dit adviespunt en adviespunt 2.1 van het college.

Voor deze zware elektrische (bak)fietsen gelden nu nog dezelfde regels als voor 'gewone' fietsen. Zo gelden er dezelfde verkeersregels voor deze zware elektrische (bak)fietsen als voor 'gewone fietsen' en gelden er verder géén verzekeringsplicht, risicoaansprakelijkheid of minimumleeftijd voor het besturen van deze voertuigen. Dit terwijl zware elektrische (bak)fietsen voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid niet vergelijkbaar zijn met 'gewone' fietsen, maar met voertuigen zoals lichte autootjes of BSO-bussen. Deze zware elektrische (bak)fietsen of 'cargobikes' worden namelijk gebruikt voor goederenvervoer of het vervoeren van veel passagiers. Daarnaast zijn bij aanrijdingen de risico's op letsel bij andere verkeersdeelnemers groter, vanwege de omvang en het gewicht van deze voertuigen. Er zijn geen aparte cijfers beschikbaar over verkeersongevallen met deze voertuigen omdat deze voertuigen nu worden gezien als gewone fietsen. Dit betekent echter niet dat er ook geen verkeersongevallen plaatsvinden. De aard en de omvang van deze voertuigen en de verkeersrisico's die dat met zich meebrengt, rechtvaardigen dat deze zware elektrische (bak)fietsen gelijk worden gesteld aan andere gelijksoortige voertuigen, zoals BSO-bussen, en dat dus dezelfde regels gaan gelden voor deze voertuigen. De inzet is om zo de

verkeersveiligheid te borgen en leed te voorkomen bij het groeiend gebruik van deze voertuigen binnen met name drukke steden. Daarnaast wordt hiermee een gelijk speelveld gecreëerd voor het gebruik van gelijksoortige voertuigen door ondernemers. Door het gelijk stellen van deze zware elektrische (bak)fietsen aan andere voertuigen zoals BSO-bussen, is het namelijk niet langer mogelijk om maatschappelijk verantwoorde regels te omzeilen door eenvoudig een vergelijkbaar groot en zwaar voertuig aan te schaffen met trappers.

Verder wordt voor categorie LEV-2 een minimumleeftijd voor het besturen van deze voertuigen ingevoerd van 18 jaar. Dit betekent een verhoging van de minimumleeftijd van 16 naar 18 jaar voor zware LEVs, die voorheen bijzondere bromfietsen waren zoals BSO-bussen. In de praktijk worden BSO-bussen nu al enkel bestuurt door medewerkers van 18 jaar of ouder. Voor de zware elektrische (bak)fietsen is de gehele minimumleeftijd nieuw.

Naar aanleiding van dit adviespunt is ook de onderbouwing van de nut en noodzaak per maatregel uitgebreid. Zie hiervoor de volgende paragrafen van de algemene toelichting:

- *Paragraaf 3.4 voor de kenteken- en registratieplicht*
  De kenteken- en registratieplicht is onder meer noodzakelijk voor handhaving op typegoedkeuringsplicht (die bij min. regeling wordt ingevoerd) en de handhaving op de verzekeringsplicht.

- *Paragraaf 3.5 voor de verzekeringsplicht*
  Met de wijzigingswet (die al is vastgesteld door beide Kamers) wordt al de risicoaansprakelijkheid ingevoerd voor de zware elektrische (bak)fietsen. Dit heeft tot gevolg dat de eigenaren/houders van deze voertuigen risicoaansprakelijk worden na een verkeersongeval tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en ‘gewone’ fietsers. De verzekeringsplicht zorgt ervoor dat verkeersslachtoffers met (letsel)schade na aanrijdingen met deze zware elektrische (bak)fietsen financieel worden beschermd en dat eigenaren/houders van deze voertuigen financieel worden beschermd tegen aansprakelijkheidsrisico’s.

- *Paragraaf 3.6 voor de minimumleeftijd*
  De belangrijkste reden voor het hanteren van een hogere minimumleeftijd is de grotere afmetingen en gewicht en het groter aantal passagiers in deze voertuigen van categorie LEV-2. Bij een aanrijding met deze voertuigen, brengt dit meer verkeersveiligheidsrisico’s met zich mee voor andere weggebruikers en de vervoerde passagiers. Dit brengt een grotere verantwoordelijkheid met zich mee voor de bestuurders van categorie LEV-2.

  Verder wordt voor meestepsteps het overgangsrecht geregeld met betrekking tot de kenteken- en registratieplicht (conversie). Dit zijn elektrische steps met een vergelijkbaar mechanisme als de trapondersteuning van elektrische fietsen, een bepaald soort kickbikes. Door de inwerkingtreding van de wijzigingswet vallen deze meestepsteps straks niet langer onder de categorie fietsen met trapondersteuning, maar in plaats daarvan onder LEVs. Dat heeft gelijk tot gevolg dat er een kenteken- en registratieplicht, verzekeringsplicht, minimumleeftijd, risicoaansprakelijkheid, specifieke verkeersregels voor deze meestepsteps gelden. Dit besluit regelt enkel de conversie voor deze voertuigen.

Adviespunt 1.2 Het college adviseert de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen te onderbouwen door inzichtelijk te maken of en in hoeverre de voorgestelde maatregelen veiligheidsrisico’s wegnemen of beperken.

Zie hiervoor de toelichting bij adviespunt 1.1. Naar aanleiding van dit adviespunt en adviespunt 1.2. is de onderbouwing van de nieuwe regels uitgebreid in de paragrafen 3.2.1 en 3.4 tot en met 3.6.

Hierbij merkt ATR verder op dat de onderbouwing met name van belang is voor de verzekeringsplicht voor LEV categorie 1. Categorie LEV-1 is gericht op “personal mobility devices”, zoals elektrische steps, of andere balansvoertuigen, zoals de “Segway’s”. Dit zijn lichtere LEVs die bestemd zijn om enkel de bestuurder te vervoeren. Er geldt al jaren risicoaansprakelijkheid en een verzekeringsplicht voor het overgrote deel van de voertuigen die onder LEV categorie 1 vallen. Dit komt omdat deze voertuigen nu nog onder de regels van bijzondere bromfietsen vallen. Dit is alleen anders voor meestepsteps. Slechts enkele elektrische steps zijn meestepsteps. Naar schatting zijn er 500 tot 1000 meestepsteps die rondrijden in Nederland dus de impact is klein.

Adviespunt 1.3 Het college adviseert om te onderbouwen of en in welke mate de verzekeringsplicht voor LEV categorie 1 bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid.
Voor het overgrote gedeelte van de voertuigen die met dit besluit onder LEV categorie 1 komen te vallen, gelden de risicoaansprakelijkheid en de verzekeringsplicht al. Dit komt omdat deze voertuigen (zoals Seyways, elektrische steps) tot de inwerkingtreding van dit besluit onder de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen vallen. Dit is alleen anders voor meestepsteps. Slechts enkele elektrische steps zijn meestepsteps. Naar schatting zijn er 500 tot 1000 meestepsteps die rondrijden in Nederland dus de impact is klein.

Bij dit adviespunt heeft het college ook opgemerkt dat zij onderkent dat artikel 185 van de Wvw 1994 de risicoaansprakelijkheid voor eigenaren/houders van motorrijtuigen regelt, maar stelt daarbij de vraag of dit voorschrift nog wel passend is bij de recente ontwikkelingen. “Zo zijn er inmiddels voertuigen met trapondersteuning die zwaarder en sneller zijn dan sommige motorvoertuigen.”

Als reactie hierop wordt opgemerkt dat met inwerkingtreding van de wijzigingswet voor alle LEVs de risicoaansprakelijkheid wordt ingevoerd. Dit heeft tot gevolg dat de eigenaren/houders van deze voertuigen in beginsel risicoaansprakelijk worden na aanrijdingen tegenover ongemotoriseerde verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en ‘gewone’ fietsers. Met dit besluit gaat er daarom een verzekeringsplicht gelden voor alle LEVs. Dus ook juist voor de zwaardere voertuigen met trapondersteuning, de zware elektrische (bak)fietsen.

De verzekeringsplicht zorgt ervoor dat verkeersslachtoffers met (letsel)schade na aanrijdingen met LEVs financieel worden beschermd en dat eigenaren/houders van deze voertuigen financieel worden beschermd tegen deze aansprakelijkheidsrisico’s. Als de verzekeringsplicht niet met dit besluit wordt ingevoerd, heeft dat tot gevolg dat er een risico is dat deze voertuigen grotendeels onverzekerd rondrijden, terwijl de eigenaren/houders wel in beginsel risicoaansprakelijk worden. Dit brengt financiële risico’s met zich mee voor zowel de eigenaren of houders van deze voertuigen als de verkeersslachtoffers.

Naar aanleiding van dit adviespunt is de onderbouwing voor verzekeringsplicht in paragraaf 3.5 van de nota van toelichting uitgebreid.

Adviespunt 2.1 Het college adviseert voor de in het nieuwe LEV-kader vastgestelde gebruikseisen op categorieniveau toe te lichten welke beleidsopties zijn afgewogen en te

beschrijven waarom niet voor deze opties is gekozen.
Zie hiervoor de toelichting bij adviespunt 1.1 voor alle nieuwe gebruiksregels. Zoals onder dat punt is aangegeven zijn niet alle regels die voor LEVs gaan gelden zijn nieuw ten opzichte van de huidige situatie. Daarom zijn niet voor alle maatregelen die voor LEVs gaan gelden alle beleidsopties in beeld gebracht.

Als gevolg van dit adviespunt is een uitgebreidere onderbouwing opgenomen over de grenswaarden (de grenzen van de massa's en het aantal passagiers)tussen categorieën LEV-1 en LEV-2 en de verschillende categorieën fietsen met trapondersteuning (lichtere elektrische fietsen en zware elektrische (bak)fietsen) in paragraaf 3.2.1 van de algemene toelichting naar aanleiding van een opmerking van het college hierover.

Hierbij wordt opgemerkt dat VNO-NCW is geconsulteerd naar aanleiding van het advies van ATR. VNO-NCW heeft daarop gereageerd geen bezwaren te zien tegen de inhoud van dit besluit, waaronder de voorgestelde nieuwe regels voor zware elektrische (bak)fietsen, waaronder een kenteken- en registratieplicht, een verzekeringsplicht, een minimumleeftijd en specifieke verkeersregels. Hiervoor heeft VNO-NCW zowel een check gedaan in bij de achterban, als een toets gedaan op proportionaliteit.

Adviespunt 3.1 Het college adviseert te onderbouwen of de verplichte helmplicht voor passagiers van BSO-bussen werkbaar is.
Naar aanleiding van de MKB-toets, dit adviespunt van het college en de reacties tijdens de internetconsultaties is besloten om een vrijstellingsmogelijkheid voor de helmplicht op te nemen voor passagiers in bepaalde typen LEVs, als deze voldoen aan de aanvullende (stabiliteits)eisen, die bij ministeriele regeling worden vastgesteld. Het gaat om LEVs met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers en die voldoen aan de gestelde (stabiliteits)eisen voor de aanwijzing door de RDW en zijn geproduceerd op basis van een typegoedkeuring of een aanwijzing. BSO-bussen komen naar verwachting in aanmerking voor deze vrijstelling. Dit zijn naar verwachting ruim 3.100 voertuigen.[79]

Derhalve is een onderbouwing van de werkbaarheid van de helmplicht voor passagiers van BSO-bussen niet meer nodig.
Zie voor een verdere toelichting over de vrijstellingsmogelijkheid paragraaf 3.7.2 en 10.2.

Adviespunt 3.2 Het college adviseert alle resultaten uit de MKB-toets te beschrijven en toe te lichten hoe deze resultaten zijn meegenomen bij de vormgeving van het voorstel.
De resultaten uit de MKB-toets zijn uitgebreider toegelicht. Zie paragraaf 10.1 van de toelichting met de 3 sub-paragrafen.

Adviespunt 4.1 Het college adviseert om de regeldrukparagraaf conform de Rijksbreed vastgestelde methodiek aan te vullen.
Daarbij merkt het college op dat bij de berekening van de regeldruk geen rekening lijkt te zijn gehouden met de aanschaf van verschillende kindermaten voor vervoer met de BSO-bus.

Door de vrijstellingsmogelijkheid voor de helmplicht op te nemen voor passagiers in bepaalde typen LEVs, waar onder meer BSO-bussen, is de aanschaf van verschillende kindermaten voor een merendeel van de voertuigen die door de kinderopvangsector wordt gebruikt naar verwachting niet meer nodig. De vrijstellingsmogelijkheid leidt ertoe dat de regels hetzelfde

[79] Op basis van het kentekenregister van de RDW.

blijven en de regeldruk komt te vervallen voor een gedeelte van de kinderopvangsector. Daarom is hiermee geen rekening gehouden in regeldrukparagraaf. Zie voor een verdere toelichting over de vrijstellingsmogelijk paragraaf 3.7.2 en 10.2. De precieze verwachte kosten voor het aanvragen van een aanwijzing bij RDW worden nader uitgewerkt bij de ministeriële regeling.

Het besluit verlicht niet de regeldruk voor kinderopvangorganisaties die gebruikmaken van bestaande zware elektrische bakfietsen (dus niet de BSO-bus). Voor deze voertuigen gold tot in de inwerkingtreding van het LEV-kader nog geen goedkeuringsplicht, waardoor de veiligheid en kwaliteit van deze voertuigen tot dat moment nog niet is gecontroleerd. Vanaf het moment van inwerkingtreding van het LEV-kader geldt voor de productie en verkoop van nieuwe zware elektrische bakfietsen een goedkeuringsplicht. Voor bestaande elektrische bakfietsen die al in gebruik zijn, is echter geen goedkeuring of aanwijzing afgegeven. Deze voertuigen voldoen daardoor niet aan de voorwaarden, om passagiers in deze voertuigen uit te zonderen van de helmplicht. Naar schatting gaat het om 1.800 voertuigen.[80] Zie voor een nadere toelichting van de regeldruk van de helmplicht paragraaf 2.2 van de bijlage 'bedrijfseffecten en regeldrukkosten'.

10.5 Uitvoerbaarheidstoets decentrale overheden (UDO)
Gedurende de totstandkoming van het LEV-kader en dit besluit zijn de lokale overheden zoals wegbeheerders (waaronder vertegenwoordigers van de G4 en VNG) op verschillende momenten betrokken geweest en geïnformeerd en geconsulteerd. Hoofdzakelijk zijn daarbij vanuit de wegbeheerders twee onderwerpen naar voren gekomen: 1) de plaats op de weg van LEVs en 2) de bebording voor LEVs.

In de eerste plaats wordt door de lokale wegbeheerders in met name de grote steden aandacht gevraagd voor de drukte op het fietspad en het onderzoeken van de mogelijkheden en de wenselijkheid om LEVs een andere plaats op de weg te geven. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door LEVs te verplaatsen van het fietspad naar de rijbaan op sommige plekken. Als er een verplicht fietspad is mogen wegbeheerders LEVs in tegenstelling tot klassieke snorfietsen nu niet verplichten om gebruik te maken van de rijbaan. Deze regels golden voorheen al voor bijzondere bromfietsen en blijven dus ongewijzigd. Wel wordt door middel van pilots gekeken of in de toekomst lokaal maatwerk met betrekking tot de plaats op de weg mogelijk en wenselijk is. Op basis van de resultaten van die pilots wordt beslist of het wenselijk is om het voor wegbeheerders mogelijk te maken om LEVs op bepaalde plaatsen verplicht gebruik te laten maken van de rijbaan. Op een later moment wordt dus bepaald of het RVV 1990 op dit punt moet worden aangepast. Deze mogelijke toekomstige wijziging staat daarom verder los van dit besluit.[81]

In de tweede plaats vragen lokale wegbeheerders aandacht voor het feit dat het RVV 1990 niet altijd voorziet in 'intuïtieve' borden. De symbolen op de borden komen niet overeen met de verschillende LEVs. Dit wordt onderkend. Dit gold voorheen echter ook al voor bijzondere bromfietsen en snorfietsen. Het op dit punt aanpassen van de bebording vergt een structurelere aanpak met een langer tijdspad en verdergaande wijzigingen in het RVV 1990. De regels over de bebording hangen namelijk samen met internationale afspraken daarover die zijn vastgelegd in verdragen. Binnen het huidige RVV 1990, en aanstaande aanpassingen, is vanuit capaciteit echter niet voorzien in een structurelere herziening van het RVV 1990 vanwege

[80] DTV, *Implementatie LEV-kader: Onderzoek voor conversie elektrische voertuigen binnen LEV-kader*, (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), 250296/PBO, 22 januari 2026.

[81] Zie hierover een nadere toelichting in paragraaf 3.8.1 van de algemene toelichting over de verkeersregels voor LEVs.

de opkomst van nieuwe voertuigen en veranderd verkeersbeeld. De mogelijke wijzigingen in de bebording staan daarom los van dit besluit. Met dit besluit veranderen de verkeersregels en de bebording die voorheen golden voor bijzondere bromfietsen daarom niet voor LEVs. De voertuigcategorie bijzondere bromfietsen wordt enkel vervangen door LEVs. Omdat zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps ook onder de voertuigcategorie LEVs komen te vallen, wijzigen de verkeersregels en bebording wel voor deze voertuigen.

10.6 Voorhang
Dit ontwerpbesluit is in het kader van de verplichte voorhangprocedure op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 voorgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal. [PM]

11. Notificatie
Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is op [PM] 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 [PM]).

Op grond van artikel 6, eerste lid, van de voornoemde richtlijn, is vervolgens een standstilltermijn van drie maanden in acht genomen. [PM: reacties].

12. Inwerkingtreding en overgangsrecht
12.1 Inwerkingtreding
Dit wijzigingsbesluit treedt in werking op een moment dat bij koninklijk besluit wordt bepaald. Voor verschillende wijzigingen kan een verschillend moment worden gekozen. Deze gedifferentieerde inwerkingtreding is nodig voor verschillende onderwerpen.

Ten eerste wordt daarmee wordt het inwerkingtreden van de artikelen over het overgangsrecht voor de kenteken- en registratieplicht (artikel V, onderdeel C, met beoogde inwerkintreding per 1 januari 2028), voor de conversie van registratie- en kentekenplichtige voertuigen (artikel V, onderdeel D, beoogde inwerkintreding per 1 januari 2029), voor de verplichting om LEVs waarvoor nog geen kenteken is verstrekt te voorzien van een verzekeringsbewijs (artikel II, onderdeel E, beoogde inwerkingtreding 1 januari 2028) en het later vervallen van diezelfde artikelen (artikel V, onderdeel E en F, beoogde inwerkingtreding per 1 januari 2030) mogelijk gemaakt. Ten tweede kan hiermee worden geborgd dat verzekeringsplicht voor voertuigen die registratie- en kentekenplichtig worden op hetzelfde moment ingaat als de registratie- en kentekenplicht. Ten derde is het hiermee mogelijk om de tijdelijke uitzondering op de leeftijdsgebonden helmplicht te vervallen wanneer het mogelijk is geweest om voor deze voertuigen een aanwijzing van de RDW te verkrijgen (zie paragraaf 3.7 van deze toelichting).

Beoogd is dat de wijzigingen in dit besluit in werking treden op 1 januari 2028, met uitzondering van de leeftijdsgebonden helmplicht voor bestuurders en passagiers van LEVs en fietsen met trapondersteuning. De inwerkingtreding van deze helmplicht is beoogd op 1 september 2027.

12.2 Overgangsrecht
Er is voorzien in een conversietermijn van twaalf maanden voor LEVs die door dit besluit registratie- en kentekenplichtig worden en die reeds in gebruik zijn genomen, met ingang van 1 januari 2028. Daarop wordt ingegaan in paragraaf 3.4 van deze nota van toelichting. Er is ook voorzien in overgangsrecht voor aanvragen die voor het einde van de conversieperiode zijn ingediend, maar waarover na het einde van die periode nog niet is beslist of waarvoor nog een bezwaar- of beroepsprocedure loopt.

Verder is er een tijdelijke uitzondering opgenomen op de helmplicht voor passagiers in LEVs met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers die zijn voorzien van veiligheidsgordels en die zijn geproduceerd op basis van een goedkeuring of een aanwijzing. Deze veiligheidsgordels moeten dan wel worden gebruikt door de passagiers. Deze tijdelijke uitzondering treedt gelijktijdig met de helmplicht in werking en zal naar verwachting een jaar gelden. Zo wordt de tijd gegeven aan belanghebbenden om de aanwijzingsprocedure bij de RDW voor een vrijstelling van de helmplicht te kunnen doorlopen. Daarna komt deze tijdelijke uitzondering op de helmplicht te vervallen.

Artikelsgewijs

Artikel I (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer)

Met artikel I wordt artikel 8 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer gewijzigd. Tot de inwerkingtreding van dit wijzigingsartikel regelde artikel 8, aanhef en tweede lid, onderdeel f, dat met een onderbord kon worden bepaald dat het gebruik van het fietspad is verboden voor snorfietsen. In onderdeel f was een uitzondering opgenomen voor bijzondere bromfietsen, onder verwijzing naar artikel 20b van de Wvw 1994. Deze uitzondering vervalt omdat bijzondere bromfietsen LEVs worden en niet langer vallen de definitie van "snorfiets" in het RVV 1990. Deze wijziging is opgenomen in artikel VII, onderdeel B, van dit wijzigingsbesluit. De regulering via onderborden voor snorfietsen geldt daardoor sowieso niet voor LEVs. Een uitzondering is daardoor niet meer nodig. De regels voor deze voertuigen blijven op dit punt inhoudelijk hetzelfde.

Artikel II (Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen)

Onderdelen A tot en met D
Het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen bevat regels voor voertuigen waarvoor geen kentekenplicht geldt, maar die verzekeringsplichtig zijn. Voor LEVs geldt in beginsel een verzekeringsplicht en ook een kentekenplicht. Daarom is het voor die voertuigen niet nodig om in het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen regels op te nemen over LEVs. Tot het einde van de conversieperiode zijn er echter nog LEVs in gebruik die waarvoor de registratie- en kentekenplicht van artikel 36, eerste lid, van de Wvw 1994 nog niet geldt. Dat is geregeld in het nieuwe artikel 58x van het Kentekenreglement, dat met dit wijzigingsbesluit wordt ingevoegd. Het gaat om LEVs die op 1 januari 2028 nog niet registratie- en kentekenplichtig waren en die voor 1 januari 2028 al in gebruik zijn genomen.

De bepalingen in het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen over bijzondere bromfietsen gaan tijdelijk gelden voor die LEVs waarop de registratie- en kentekenplicht (artikel 36, eerste lid, van de Wvw 1994) niet van toepassing is.

Onderdeel E
Na de conversieperiode vervallen de artikelleden die zien op deze LEVs, omdat op dat moment voor alle LEVs de registratie- en kentekenplicht gaat gelden. Wijzigingsonderdeel E maakt dat vervallen mogelijk.

Artikel III (Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering)

Onderdeel A
Artikel 1 van het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering bepaalt welke voertuigen voor de toepassing van de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen (WAM) niet worden aangemerkt als motorrijtuigen. Voor voertuigen die niet worden gezien als motorrijtuigen geldt op grond van die wet ook geen verplichting om een verzekering af te sluiten. Voor LEVs geldt met de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit een verzekeringsplicht op grond van de WAM, omdat LEVs motorrijtuigen zijn in de zin van de WAM. De verzekeringsplicht geldt niet voor fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning. Daartoe is in artikel 1 van het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering bepaald dat die fietsen met trapondersteuning niet worden gerekend tot de motorrijtuigen.

Op grond van artikel 1a van de Wvw 1994 wordt nader bepaald wat de kenmerken zijn van fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning. Die kenmerken zijn vastgelegd in het nieuwe artikel 1a van het Besluit voertuigen, dat met artikel IV, onderdeel A, is ingevoegd. In de memorie van toelichting bij de Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering[82] en de nota van toelichting bij het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering[83] is deze wijziging aangekondigd.

De beoogde inwerkingtredingsdatum van artikel III is 1 januari 2028. Daarmee wordt de verzekeringsplicht op grond van de WAM van toepassing op zware elektrische (bak)fietsen.

Artikel IV (Besluit voertuigen)

Met dit wijzigingsartikel wordt het Besluit voertuigen gewijzigd. Met de wijzigingen wordt bepaald welke kenmerken een fiets met trapondersteuning heeft die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning. Verder wordt bewerkstelligd dat er geen periodieke keuringsplicht geldt voor LEVs.

Onderdeel A
Op grond van de definities in de Wvw 1994 van “lichte elektrische voertuig” en “motorrijtuig” zijn fietsen die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning geen motorrijtuigen en daarmee ook geen LEVs. Ter verduidelijking bepaalt artikel 1a, eerste lid, van de Wvw 1994 dat regels die in of op grond van de wet worden gesteld niet van toepassing zijn op deze fietsen met trapondersteuning.

In artikel 1a, tweede lid, van de wet staat dat bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke kenmerken een fiets met trapondersteuning als bedoeld in het eerste lid heeft. Met wijzigingsonderdeel A wordt een nieuw artikel aan het Besluit voertuigen toegevoegd waarin deze kenmerken worden bepaald. Op de inhoud van het artikel wordt ingegaan in paragraaf 3.2.1 van deze nota van toelichting.

Onderdeel B
Artikel 72, eerste lid, van de Wvw 1994 bepaalt dat voor “een motorrijtuig of een aanhangwagen, waarvoor een kenteken is opgegeven dan wel dient te zijn opgegeven, een keuringsbewijs [dient] te zijn afgegeven”. Artikel 73, tweede lid, aanhef en onderdeel b, van de Wvw 1994 bepaalt dat artikel 72 niet geldt “voor nader aangewezen groepen van motorrijtuigen of aanhangwagens”. In artikel 4 van het Besluit voertuigen worden deze voertuigen aangewezen waarvoor de keuringsplicht niet geldt. Met onderdeel B van artikel IV worden LEVs aan artikel 4 van het Besluit voertuigen toegevoegd, waardoor de verplichting dat voor het voertuig een keuringsbewijs moet zijn afgegeven, niet geldt voor LEVs. Deze verplichting gold tot de inwerkingtreding van dit besluit namelijk ook niet voor bijzondere bromfietsen. Bijzondere bromfietsen vielen onder de voertuigcategorie bromfietsen op grond van artikel 1, onder e, subonderdeel d van Wvw 1994. Op grond van artikel 4, eerste lid onder e van het Besluit Voertuigen waren bromfietsen al uitgezonderd van deze keuringsplicht. Er wordt geen aanleiding gezien om een dergelijke zware verplichting met dit besluit in te voeren voor LEVs, nu zo’n verplichting evenmin geldt voor bromfietsen of motorfietsen.

Artikel V (Kentekenreglement)

[82] Kamerstukken II 2022/23, 36339, nr. 3, p. 13, voetnoot 16.
[83] Stb. 2023, 453, p. 6, voetnoot 2.

Onderdeel A
Op grond van artikel 37 van de Wvw 1994 kan voor bepaalde voertuigen een handelaarskenteken worden gebruikt. Dat gebruik is mogelijk voor voertuigen als bedoeld in artikel 37, derde lid, van de Wvw 1994. Dat zijn voertuigen die behoren tot de bedrijfsvoorraad waarvoor het desbetreffende bedrijf een erkenning heeft. In artikel 3 van het Kentekenreglement is voorgeschreven welke lettercombinaties voor dergelijke handelaarskentekens (een speciaal kenteken dat erkende autobedrijven mogen gebruiken om tijdelijk met voertuigen uit hun bedrijfsvoorraad op de openbare weg te rijden) moeten worden gebruikt. Artikel 3 bevat een specifieke vermelding van een lettercombinatie voor bromfietsen. Vanaf het moment van inwerkintreding van dit wijzigingsbesluit wordt ook de begripsbepaling van “bromfiets” in de wet gewijzigd en vallen LEVs niet meer onder die definitie. Daarom wordt met dit wijzigingsbesluit voor LEVs in artikel 3 van het Kentekenreglement een lettercombinatie opgenomen die in handelaarskentekens voor LEVs moet worden gebruikt.

Onderdeel B
In artikel 48 van de Wvw 1994 is onder meer bepaald dat inschrijving en tenaamstelling van een voertuig mogelijk is vanaf de leeftijd van 16 jaar, voor “een bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde categorie licht elektrisch voertuig”. Met dit wijzigingsonderdeel wordt een nieuw artikel 19a ingevoegd in het Kentekenreglement. In dat nieuwe artikel wordt de categorie LEV-1 aangewezen. Als gevolg daarvan is het mogelijk voor personen met een leeftijd van tenminste 16 jaar om voertuigen van die categorie in te schrijven in het kentekenregister. Voor voertuigen van categorie LEV-2 geldt de hoofdregel dat de inschrijver ten minste 18 jaar moet zijn. Op de beleidsmatige achtergrond van dit artikel wordt ingegaan in paragraaf 3.4 van het algemene deel van deze toelichting.

Onderdelen C en D (Hoofdstuk 9c)

Artikel 58x
Met dit wijzigingsbesluit wordt een registratie- en kentekenplicht ingevoerd voor LEVs. Voor bijzondere bromfietsen gold al een registratie- en kentekenplicht op het moment waarop deze werd ingevoerd voor LEVs. Die voertuigen zijn een deelverzameling van de LEVs.

Het nieuwe artikel 58x, dat met dit wijzigingsbesluit wordt ingevoerd, voorziet in een overgangstermijn voor LEVs die voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit artikel in gebruik zijn genomen. Die overgangstermijn houdt in dat de kenteken- en registratieplicht tijdelijk niet van toepassing wordt op voertuigen die al in gebruik zijn genomen voor de inwerkingtreding van dit besluit, zodat die voertuigen kunnen worden geregistreerd en van een kenteken worden voorzien. Omdat voor bijzondere bromfietsen al een registratie- en kentekenplicht geldt is deze overgangstermijn feitelijk alleen relevant fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met conventionele fietsen (zware elektrische (bak)fietsen), die vallen onder de voertuigcategorie LEVs en de zogenoemde meestepsteps, die als gevolg van de wijzigingswet niet langer kwalificeren als fiets (met trapondersteuning).

De overgangstermijn is een uitzondering op de registratie- en kentekenplicht. Die uitzondering vervalt op 1 januari 2030, wanneer artikel VIII van dit besluit door middel van een koninklijk besluit inwerking treedt. Op die datum moeten alle LEVs van categorie LEV-2 dus zijn geregistreerd en zijn voorzien van een kenteken.

Artikel 58y
LEVs die voor de inwerkingtreding van dit besluit al wel in gebruik zijn genomen en nog niet registratie- en kentekenplichtig waren, vallen onder het overgangsregime met een afwijkend proces voor inschrijving. In de eerste plaats zijn dit al in gebruik genomen fietsen met

trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning (zware elektrische (bak)fietsen), met de inwerkingtreding van dit besluit en de wijzigingswet komen te vallen onder de categorie LEV-2.[84] In de tweede plaats zijn dit al in gebruik genomen elektrische steps die met de inwerkingtreding van de wijzigingswet buiten de categorie fietsen met trapondersteuning komen te vallen en in plaats daarvan gaan kwalificeren als LEVs (zogenoemde 'meestepsteps').[85] Deze voertuigen zijn al in de handel gebracht en op de markt aangeboden en daarna in gebruik genomen door burgers of bedrijven voor de inwerkingtreding van dit besluit en de wijzigingswet. Dit artikel schrijft de wijze waarop de procedure voor deze voertuigen moet worden gevolgd in de hierna volgende artikelen.

Artikel 58z
De aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling van een LEV in het kader van de conversie wordt gedaan langs elektronische weg of door persoonlijke verschijning. Een aanvraag kan vanaf het moment waarop deze artikelen in werking treden. Beoogd is inwerkingtreding per 1 januari 2029. Het tweede lid van het nieuwe artikel 58z regelt de elektronische weg. Het derde lid van dat artikel regelt de aanvraag door persoonlijke verschijning.
Als de aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling langs elektronische weg wordt gedaan, vindt ook de identificatie van de aanvrager plaats langs elektronische weg. De wijze waarop een tenaamstelling elektronisch wordt aangevraagd in het kader van de conversie, wordt vastgelegd door de RDW in voorschriften op grond van artikel 50, eerste lid, onderdeel c, van de Wvw 1994.
Als de aanvraag niet langs elektronische weg wordt gedaan, moet deze worden gedaan door persoonlijke verschijning. De aanvrager moet hiervoor eerst langs elektronische, papieren of telefonische weg een aanvraagformulier opvragen bij de RDW en vervolgens met dat (ingevulde) formulier persoonlijk verschijnen bij een vestiging van de RDW en zich daar legitimeren.
De gegevens die bij de aanvraag moeten worden verstrekt, zijn vastgesteld bij ministeriële regeling (vierde lid). Hierbij gaat het om persoonsgegevens van de aanvrager, identificerende gegevens over het voertuig en enkele technische eigenschappen van het voertuig die relatief eenvoudig door de eigenaar of houder van het voertuig zijn vast te stellen.

Artikel 58aa
Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat de RDW de aanvrager kan opdragen het voertuig ter beschikking te stellen voor een schouw om vast te stellen of sprake is van een licht elektrisch voertuig dat onder het conversieregime valt en of het voertuig permanent onbruikbaar is gemaakt. Bij die controle kan bijvoorbeeld worden nagegaan of het voertuig een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1a van de wet betreft. Voor dergelijke fietsen geldt immers geen registratie- en kentekenplicht. Ook kan met de controle bijvoorbeeld worden vastgesteld of het identificatienummer voor het voertuig dat op de aanvraag is vermeld, juist is wanneer daarover twijfels bestaan. De RDW kan in individuele gevallen besluiten een dergelijke controle te vragen of kan, bijvoorbeeld op basis van ervaringen met de uitvoeringspraktijk, besluiten dat voor bepaalde typen voertuigen altijd een dergelijke controle noodzakelijk is.

Wanneer een aanvrager het voertuig niet overeenkomstig de voorwaarden van de RDW ter beschikking stelt voor de controle wordt de aanvraag afgewezen. Dat regelt artikel 58ab, eerste lid, aanhef en onderdeel f.

[84] Zie hierover een uitgebreide toelichting in paragrafen 3.2 van het algemeen deel van de toelichting.
[85] Zie hierover een uitgebreide toelichting in paragraaf 2.3.3 van het algemeen deel van de toelichting.

Het tweede lid maakt het mogelijk om nadere regels te stellen over de partij waarbij een controle wordt uitgevoerd. Te denken valt aan een beperking van de partijen die de controle uitvoeren, tot bijvoorbeeld de houders van een specifieke erkenning op grond van de wet.

Artikel 58ab
Op grond van artikel 49 van de Wvw 1994 kan de RDW de aangevraagde inschrijving en tenaamstelling weigeren. Op grond artikel 49, eerste lid onder d en derde lid van de Wvw 1994 kunnen bij algemene maatregel van bestuur aanvullende weigeringsgronden worden bepaald. In het nieuwe artikel 58ab, eerste lid van het Kentekenreglement staan aanvullende weigeringsgronden op grond waarvan de RDW de aangevraagde inschrijving en tenaamstelling weigert. Het betreft de volgende weigeringsgronden.

a. Geen voertuig dat voor 1 januari 2028 in het verkeer is gebracht
Het moet gaan om een voertuig dat valt onder de conversie, dus om een licht elektrisch voertuig dat voor 1 januari 2028 in de handel is gebracht of op de markt is aangeboden en waarvoor op dat moment nog geen registratie- en kentekenplicht gold. Wanneer niet kan worden vastgesteld dat van een dergelijk voertuig sprake is, wordt de aanvraag afgewezen.

b. Voertuig is reeds ingeschreven en te naam gesteld
Voertuigen die al zijn ingeschreven en te naam zijn gesteld kunnen niet meer voor de eerste keer worden ingeschreven en te naam worden gesteld. In het kader van de conversie wordt in dat geval de aanvraag tot inschrijving en tenaamstelling afgewezen.

c. Gestolen of vermist voertuig
het uitgangspunt is dat voertuigen die als gestolen of vermist staan geregistreerd, niet worden ingeschreven en te naam worden gesteld. Een dergelijke registratie kan staan in het kentekenregister, het mobiele objectenregister, het Europese registratiesysteem EUCARIS of SIS. Voor de RDW is de registratie als gestolen of vermist leidend. Als de aanvrager van oordeel is dat die registratie onterecht is, zal de aanvrager zelf eerst moeten zorgen dat de onterechte registratie ongedaan wordt gemaakt.

d. Ontbrekende gegevens aan het voertuig
Ontbrekende gegevens aan het voertuig zijn ook reden voor weigering. Die gegevens kunnen dan immers ook niet bij de aanvraag worden gegeven (zie ook onderdeel f). Als bijvoorbeeld het voertuigidentificatienummer of het framenummer ontbreekt in de aanvraag, kan het voertuig niet worden ingeschreven in het kader van de conversie.

e. Gesloopt voertuig
Alleen voertuigen die zich in Nederland bevinden en die in gebruik zijn, kunnen in het kentekenregister worden ingeschreven en te naam gesteld. Voertuigen die zijn gesloopt, kunnen niet worden ingeschreven of te naam gesteld via de conversie. Deze voertuigen kunnen door de RDW worden onderzocht, en afhankelijk van de uitkomst, alsnog worden ingeschreven via het reguliere proces.

f. Voertuig niet ter beschikking gesteld voor controle
Op grond van artikel 58aa kan de RDW een aanvrager opdragen het voertuig ter beschikking te stellen voor een controle van onder meer de in de aanvraag opgenomen gegevens. Wanneer de aanvrager daaraan niet voldoet wordt de aanvraag afgewezen.

g. Voertuig niet voorzien van een uniek nummer

Voor de registratie van voertuigen is het noodzakelijk dat een voertuig kan worden geïdentificeerd. Wanneer op het voertuig geen uniek nummer is aangebracht wordt de aanvraag afgewezen.

Daarnaast zijn de reguliere weigeringsgronden voor de tenaamstelling van artikel 20 Kentekenreglement volgens het nieuwe artikel 58ab, derde lid Kentekenreglement van overeenkomstige toepassing. Dit zijn het niet naleven van de verplichting tot het betalen van motorrijtuigenbelasting of het niet naleven van verplichtingen in verband met opgelegde administratieve sancties op grond van de Wet administratieve handhaving verkeersvoorschriften.

Onderdeel E en F
Met artikel V, onderdelen E en F, wordt geregeld dat de tijdelijke uitzondering van artikel 58x van het Kentekenreglement en hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement vervallen nadat de conversieperiode voorbij is.

Artikel VI

Onderdeel A
In artikel 1 van het Reglement rijbewijzen worden twee definities ingevoegd, waarmee onderscheid wordt gemaakt tussen de LEVs van categorie 1 en 2. Dat onderscheid is nodig omdat voor het besturen van deze voertuigen verschillende minimumleeftijden gelden. Voor een uitgebreide beschrijving van deze categorieën wordt verwezen naar de paragrafen 3.2.1 van deze nota van toelichting.

Onderdeel B
Artikel 5 van het Reglement rijbewijzen wordt zodanig gewijzigd dat voor het besturen van een licht elektrisch voertuig van categorie LEV-2 een minimumleeftijd van 18 jaar geldt en voor een licht elektrisch voertuig van categorie LEV-1 een minimumleeftijd van 16 jaar geldt.

Artikel VII

Met artikel VII wordt het RVV 1990 gewijzigd. In het RVV 1990 is onder meer geregeld welke delen van een weg verschillende weggebruikers moeten gebruiken, welke verlichting in verschillende omstandigheden moet worden gebruikt en waar passagiers plaats mogen nemen tijdens het vervoer van personen.

Onderdeel A
Met dit wijzigingsonderdeel komt het opschrift van hoofdstuk 1 ‘Algemene bepalingen’ te luiden, in plaats van begripsbepalingen. Dit eerste hoofdstuk bevat namelijk behalve begripsbepalingen ook algemene bepalingen in artikel 2 tot en met 2c van het RVV 1990 over wanneer regels voor een bepaalde groep weggebruikers of categorie voertuigen in beginsel van overeenkomstige toepassing zijn op andere groepen weggebruikers of categorieën voertuigen.

Onderdeel B
Met dit wijzigingsonderdeel wordt de begripsbepaling voor “snorfiets” gewijzigd in artikel 1 van het RVV 1990. Die begripsbepaling verwees naar bijzondere bromfietsen, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de Wvw 1994. De regels die op grond van het RVV 1990 golden voor snorfietsen golden daarmee ook voor bijzondere bromfietsen. Met dit wijzigingsbesluit worden deze voertuigen onderscheiden van de andere klassieke snorfietsen. In het begrip “snorfiets” vervalt daarom de verwijzing naar bijzondere bromfietsen in de Wvw

1994. Het begrip “lichte elektrische voertuigen” is opgenomen in de Wvw 1994 en geldt daardoor ook voor onderliggende algemene maatregelen van bestuur, zoals het RVV 1990. Daarom is daarvoor geen nieuw begrip geïntroduceerd.

Verder worden in artikel 1 van het RVV 1990 de lichte elektrische voertuigen uitgezonderd in het begrip “motorvoertuigen”. Tot het moment van inwerkingtreden van dit wijzigingsbesluit waren deze voertuigen ook uitgezonderd. Een deel viel namelijk onder het begrip “bromfiets” en een deel onder het begrip ‘fiets met trapondersteuning”. Beide typen voertuigen werden tot deze wijziging niet aangemerkt als motorvoertuig in de zin van het RVV 1990.

Tot slot worden in artikel 1 van het RVV lichte elektrische voertuigen toegevoegd aan de definitie van voertuigen. Licht elektrische voertuigen zijn namelijk een aparte categorie ten opzichte van bromfietsen en fietsen die al wel in de begripsomschrijving van voertuigen stonden.

Onderdeel C
Met dit wijzigingsonderdeel wordt een nieuw artikel 2c ingevoegd in het RVV 1990. Dat nieuwe artikel 2c bepaalt dat op gebruikers van een LEV in beginsel de regels voor fietsers van toepassing zijn en dat voor LEVs de regels voor fietsen gelden. Dit artikel maakt het mogelijk om van deze regels af te wijken, door in een artikel specifiek een uitzondering te maken voor een licht elektrisch voertuig. Dit geldt onder meer voor artikel 58a van het RVV 1990 waarin specifieke regels zijn gesteld over de plaats waar passagiers moeten zitten tijdens het gebruik van een fiets met trapondersteuning of LEV in het verkeer en artikel 60, waarin is geregeld dat bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs met een leeftijd tot 18 jaar een helm moeten dragen. Daarnaast bevat artikel 5 van het RVV 1990 ook enkele specifieke regels voor gebruikers van LEVs met een gehandicaptenkaart die gebruik mogen maken van het trottoir of de stoep.

Met dit besluit en de wijzigingswet komen fietsen met trapondersteuning die niet vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning (korte gezegd: zware elektrische (bak)fietsen) te vallen onder de voertuigcategorie LEVs. Daardoor gelden de verkeersregels voor gebruikers van LEVs vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit voor deze zware elektrische (bak)fietsen. Omdat op grond van artikel 2c van het RVV 1990 de regels voor fietsers en fietsen in beginsel ook gelden voor LEVs, blijven de regels voor de gebruikers van deze zware elektrische (bak)fietsen grotendeels hetzelfde.

Voor de voertuigen die tot de inwerkingtreding van dit besluit en de wijzigingswet kwalificeerden als bijzondere bromfietsen blijven ook grotendeels dezelfde regels gelden. Bijzondere bromfietsen vielen namelijk onder de voertuigcategorie snorfietsen en voor snorfietsen bestaat een vergelijkbare bepaling. Op grond van artikel 2b van het RVV 1990 zijn de regels voor fietsen en fietsers in beginsel ook van toepassing op snorfietsers en snorfietsen.

Onderdeel D
In artikel 5 van het RVV 1990 is geregeld welke gedeelten van de weg moeten worden gebruikt door fietsers. Uit het nieuwe artikel 2c van het RVV 1990 (ingevoegd met wijzigingsonderdeel C) volgt dat regels voor fietsers in beginsel van toepassing zijn op gebruikers van een licht elektrisch voertuig. Uitzonderingen voor gebruikers van LEVs met een gehandicaptenparkeerkaart die op grond van het vijfde en zesde lid van artikel 5 RVV 1990 golden voor bijzondere bromfietsen blijven in stand voor LEVs.

Het negende lid vervalt. Met dat lid was geregeld dat het niet mogelijk is om op bij een verplicht fietspad krachtens een verkeersbesluit met een onderbord gebruikers van bijzondere

bromfietsen te verplichten om de rijbaan te gebruiken. Een expliciete uitzondering voor bijzondere bromfietsen was nodig, omdat bijzondere bromfietsen tot het moment waarop deze wijziging in werking is getreden, onder het begrip snorfietsen vielen en het achtste lid bepaalt dat het onderbord geldt voor bestuurders van een snorfiets. Omdat LEVs niet langer onder de voertuigcategorie snorfietsen vallen is een uitzondering niet langer nodig. Voor gebruikers van LEVs geldt dus net als voor fietsers dat zij niet op grond van een verkeersbesluit met een onderbord kunnen worden verplicht om gebruik te maken van de rijbaan.

Onderdeel E en F
Met deze wijzigingsonderdelen is bepaald dat voor een licht elektrisch voertuig op het trottoir of voetpad een maximumsnelheid van 6 kilometer per uur geldt. De maximumsnelheid gold tot het inwerkingtreding van dit besluit al voor bijzondere bromfietsen. De maximumsnelheid op de weg of het fietspad bedraagt 25 kilometer per uur.

Onderdeel G
Met deze wijziging wordt bepaald dat voor LEVs een maximumsnelheid geldt van 25 kilometer per uur. Die maximumsnelheid geldt ook voor snorfietsen. Wanneer een LEV op het trottoir of het voetpad wordt gebruikt bepalen de artikel 20 en 21 van het RVV dat de maximumsnelheid 6 kilometer per uur bedraagt.

Onderdeel H
Met dit wijzigingsonderdeel wordt artikel 32 van het RVV 1990 gewijzigd. In het eerste lid van dat artikel is bepaald dat bestuurders van onder meer snorfietsen verplicht zijn om dimlicht te voeren bij dag, wanneer het zicht ernstig wordt belemmerd, en bij nacht. Dat artikellid vermeldde expliciet dat die regel niet van toepassing was op bijzondere bromfietsen. Dat was nodig, omdat bijzondere bromfietsen tot het moment van inwerkingtreding van dit besluit vielen onder de voertuigcategorie snorfietsen. Omdat met dit besluit wordt geregeld dat LEVs buiten de voertuigcategorie snorfietsen vallen, is deze uitzondering niet langer nodig.

Onderdeel I
In de artikelen 35 en 35a van het RVV 1990 staan regels over de verlichting van fietsen. Deze regels waren gedeeltelijk van overeenkomstige toepassing verklaard voor bijzondere bromfietsen door artikel 35c van het RVV 1990. Omdat met de wijzigingswet de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen wordt vervangen door de voertuigcategorie LEVs, worden hier bijzondere bromfietsen vervangen door LEVs. Het vijfde lid van artikel 35 van het RVV 1990 is niet van overeenkomstige toepassing op LEVs, omdat richtingaanwijzers voor LEVs niet facultatief, maar verplicht zijn op grond van de Regeling voertuigen.

Onderdeel J
<u>Wijziging van het tweede lid</u>
Een aantal typen LEVs heeft geen zitplaats voor de bestuurder. Dergelijke voertuigen kunnen worden goedgekeurd en moeten dan ook op de weg kunnen worden gebruikt. Het eerste lid van artikel 58a bepaalt dat bestuurders en passagiers tijdens deelname aan het verkeer op een voor hen bestemde zitplaats moeten zitten. Het tweede lid bepaalt in welke gevallen die regel niet van toepassing is. Dit lid bevat geen uitzondering voor een bestuurder van een licht elektrisch voertuig wanneer op dat voertuig geen voor de bestuurder bestemde zitplaats aanwezig is. Met deze wijziging wordt aan het tweede lid een onderdeel i toegevoegd waarmee dat gebruik is toegestaan.

In het tweede lid wordt geen uitzondering gemaakt voor staande passagiers die worden vervoerd met een licht elektrisch voertuig. Het staand vervoeren van personen met bijvoorbeeld een elektrische step is dus niet toegestaan.

Wijziging van het derde lid

De wijziging van het derde lid van artikel 58a van het RVV 1990 maakt het mogelijk om kinderen jonger dan 8 jaar op een LEV te vervoeren op een doelmatige en veilige voorziening met voldoende steun voor rug, handen en voeten, evenals bij fietsen en bromfietsen het geval is. Deze mogelijkheid bestond tot de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit ook al voor bijzondere bromfietsen.

Onderdeel K en L

De artikelen in paragraaf 27 van het RVV 1990 regelen het gebruik van een gordel in een voertuig. Tot het moment van inwerkingtreding van deze wijzigingsonderdelen zagen die regels alleen op het gebruik van autogordels. Met deze wijzigingen worden regels gesteld voor het gebruik van gordels bij het vervoeren van kinderen in een licht elektrisch voertuig. Daarom wordt in het opschrift van paragraaf 27 “autogordels” vervangen door “veiligheidsgordels”.

Aan artikel 59 wordt een lid toegevoegd waarin is bepaald dat passagiers van een licht elektrisch voertuig gebruik moeten maken van een veiligheidsgordel, wanneer deze beschikbaar is. Voor een aantal voertuigen is in goedkeuringseisen bij ministeriële regeling bepaald dat deze moeten zijn voorzien van veiligheidsgordels voor passagiers. In die gevallen is het verplicht om die gordel ook te gebruiken.

Onderdelen M en N

In artikel 60, eerste lid, van het RVV 1990 is geregeld dat het dragen van een helm onder meer verplicht is voor bestuurders en passagiers van bromfietsen, snorfietsen en motorfietsen.

Passagiers en bestuurders van bijzondere bromfietsen werden echter tot de inwerkingtreding van dit besluit van deze helmplicht uitgezonderd op grond van artikel 60, tweede lid, onderdeel a, van het RVV 1990. Met wijzigingsonderdeel M vervalt deze uitzondering en wordt geregeld dat ook voor bijzondere bromfietsen een helmplicht geldt.

Voor de invoering van de helmplicht voor de fietsen met trapondersteuning en bijzondere bromfietsen worden met wijzigingsonderdeel M een nieuw derde en vierde lid ingevoegd. Het nieuwe derde lid regelt dat bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en bijzondere bromfietsen een helm moeten dragen. De helm moet goed passend zijn, moet door middel van een sluiting op deugdelijke wijze op het hoofd zijn bevestigd en moet zijn voorzien van een bij ministeriële regeling aangeduid goedkeuringskenmerk. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 3.7 van het algemene deel van deze nota van toelichting. Met deze eisen voor de helm is aangesloten bij de formulering in het eerste lid, dat een helmplicht bevat voor bromfietsen, snorfietsen, brommobielen zonder gesloten carrosserie, motorfietsen en driewielige motorvoertuigen zonder gesloten carrosserie.

Het begrip bijzondere bromfietsen wordt in dit wijzigingsonderdeel nog gehanteerd, omdat deze wijziging in werking treedt (per 1 september 2027) voorafgaand aan de introductie van het begrip “licht elektrisch voertuig” in de Wvw 1994 (per 1 januari 2028). Het begrip ‘bijzondere bromfietsen’ wordt in het gehele artikel 60 RVV 1990 dan in latere instantie bij de introductie van het begrip “licht elektrisch voertuig”, met wijzigingsonderdeel N vervangen door ‘licht elektrische voertuigen’.

Het nieuwe vierde lid bevat twee uitzonderingen op de leeftijdsgebonden helmplicht uit het nieuwe derde lid.

Ten eerste gaat het om een uitzondering voor kinderen tot een leeftijd van 15 maanden die liggend worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem.

Ten tweede worden passagiers in een door de RDW aangewezen voertuig vrijgesteld, dat daarnaast ook meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers heeft en is geproduceerd op basis van een goedkeuring die is verleend op grond van artikel 21 van de wet of een aanwijzing die is verleend op grond van artikel 20b van de wet, zoals dat luidde onmiddellijk voor 1 januari 2024. Met ingang van 1 januari 2024 geldt namelijk voor bijzondere bromfietsen een goedkeuringsplicht voor het op de markt aanbieden of in de handel brengen van deze voertuigen. Voor die datum was een aanwijzing voor bijzondere bromfietsen verplicht. De voertuigcategorie LEVs is met de wijzigingswet geïntroduceerd ter vervanging van de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen.
Bij ministeriële regeling worden regels gesteld betreffende de (stabiliteits)eisen waaraan een voertuig moet voldoen om te kunnen worden aangewezen door de RDW en de wijze waarop de toetsing aan die eisen plaatsvindt.

Op de beleidsmatige achtergrond van deze uitzonderingen wordt ingegaan in paragraaf 3.7 van het algemene deel van deze nota van toelichting.

Onderdeel O en P
Met dit onderdeel wordt een paragraaf ingevoerd in verband met het overgangsrecht voor de uitzondering voor de helmplicht. Er wordt een tijdelijke uitzondering gemaakt voor passagiers in voertuigen met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen voor passagiers die zijn voorzien van veiligheidsgordels en die zijn geproduceerd op basis van een goedkeuring of een aanwijzing. Een uitdrukkelijke aanvullende voorwaarde bij de tijdelijke uitzondering ten opzichte van de vrijstellingsmogelijkheid is dat de zitplaatsen voor passagiers moeten zijn voorzien van veiligheidsgordels en dat deze veiligheidsgordels ook moeten worden gebruikt door passagiers. De algemene verplichting tot het dragen van veiligheidsgordels voor passagiers in LEVs die met dit besluit door onderdeel L wordt ingevoerd, geldt namelijk pas vanaf 1 januari 2028, terwijl de helmplicht en de tijdelijke uitzondering al gelden vanaf 1 september 2027. Daarom is deze aanvullende voorwaarde alleen uitdrukkelijk opgenomen bij de tijdelijke uitzondering.

Deze tijdelijke uitzondering treedt gelijktijdig met de helmplicht in werking en zal naar verwachting een jaar gelden. Zo wordt de tijd gegeven aan belanghebbenden om de aanwijzingsprocedure bij de RDW te doorlopen voor een vrijstelling van de helmplicht voor de passagiers in het voertuig. Daarna komt deze paragraaf met de tijdelijke uitzondering op de helmplicht door onderdeel P te vervallen.

Onderdeel Q
In artikel 61b, eerste lid, van het RVV 1990 wordt bepaald dat het vervoeren van personen in een laadruimte van een bromfiets of aanhangwagen achter een motorvoertuig of bromfiets niet is toegestaan. Dat verbod wordt uitgebreid naar LEVs. Ook met die voertuigen mogen geen personen worden vervoerd in een laadruimte of aanhangwagen. Als gevolg van artikel 58a mogen passagiers tijdens deelname aan het verkeer slechts zitten op een voor hen bestemde zitplaats.

Onderdeel R
Met deze wijziging wordt een onvolkomenheid hersteld. Het tweede lid van artikel 69 verwijst naar het tweede tot en met zevende lid van artikel 68, terwijl dat artikel slechts zes leden telt.

Onderdeel S

In artikel 92, tweede lid, van het RVV 1990 was tot de inwerkingtreding van dit besluit bepaald dat een bestuurder van een motorvoertuig, een bromfietser of een snorfietser die wordt veroordeeld vanwege een overtreding, de bevoegdheid om motorvoertuigen, bromfietsen en snorfietsen te besturen voor maximaal twee jaar kan worden ontzegd. Tot de inwerkingtreding van dit besluit vielen bijzondere bromfietsen onder de voertuigcategorie snorfietsen. Met dit besluit en de wijzigingswet wordt de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen vervangen door LEVs. LEVs komen met dit besluit in tegenstelling tot bijzondere bromfietsen buiten de voertuigcategorie snorfietsen te vallen. Met wijzigingsonderdeel S worden daarom licht elektrische voertuigen toegevoegd naast snorfietsen. Als gevolg daarvan kan ook bij veroordeling een bestuurder van een LEV wegens een overtreding de bevoegdheid tot het besturen van een LEV voor maximaal twee jaren kan worden ontzegd.

Onderdeel T
Met wijzigingsonderdeel P wordt de beschrijving van de modelborden C9, C13, C15 en E3 in de bijlage bij het RVV 1990 gewijzigd. Dat is nodig om tot uitdrukking te brengen dat die borden ook van toepassing zijn op LEVs. Bij C13 wordt juist verduidelijkt dat dit bord niet geldt voor fietsen met trapondersteuning die ook kwalificeren als LEVs. Tot slot wordt ter verduidelijking bij C15 en E3 opgenomen dat deze borden ook gelden voor snorfietsen. Met die wijziging is geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Modelbord C9 is een geslotenverklaring voor ruiters, vee, wagens, landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines, brommobielen, fietsen, snorfietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen. Modelbord C13 is een geslotenverklaring voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor. Tot de inwerkingtreding van dit besluit vielen bijzondere bromfietsen onder de voertuigcategorie snorfietsen. Met dit besluit en de wijzigingswet wordt de voertuigcategorie bijzondere bromfietsen vervangen door LEVs. LEVs komen met dit besluit in tegenstelling tot bijzondere bromfietsen buiten de voertuigcategorie snorfietsen te vallen. Om deze modelborden met geslotenverklaringen te laten gelden voor LEVs, worden LEVs daarom toegevoegd aan de omschrijvingen bij beide borden.

Modelbord C14 is een geslotenverklaring voor fietsen en voor gehandicaptenvoertuigen zonder motor. Hierbij wordt verduidelijkt dat dit bord niet geldt voor fietsen met trapondersteuning die kwalificeren als LEVs. Deze fietsen met trapondersteuning worden met dit besluit namelijk juist onderscheiden van de conventionele fietsen, omdat deze gelet op specifieke technische kenmerken qua gebruik en verkeersveiligheid niet vergelijkbaar zijn. Voor een verdere beleidsmatige onderbouwing voor dit onderscheid, wordt verwezen naar paragraaf 3.2.1 van het algemeen deel van de toelichting.

Modelbord C15 is een geslotenverklaring voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen. Ter verduidelijking wordt hier opgenomen dat dit bord ook geldt voor snorfietsen. Daarnaast geldt met dit besluit dit bord ook voor LEVs.

Modelbord E3 is een verbod voor het plaatsen van fietsen en bromfietsen. Ter verduidelijking wordt hier opgenomen dat dit bord ook geldt voor snorfietsen. Daarnaast geldt dit bord met dit besluit ook voor LEVs.

Artikel VIII

Met artikel V, onderdelen E en F, wordt geregeld dat de tijdelijke uitzondering op de kenteken- en registratieplicht van artikel 58x van het Kentekenreglement en hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement vervallen nadat de conversieperiode voorbij is. In dat hoofdstuk zijn de

bepalingen opgenomen die de conversie regelen voor LEVs die op 1 januari 2028 al in gebruik waren genomen en waarvoor de registratie- en kentekenplicht gaat gelden. Op grond van artikel VIII blijven de bepalingen in hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement nog van toepassing op aanvragen en bezwaar- en beroepsprocedures die nog aanhangig zijn. Dit artikel treedt dus op hetzelfde moment in werking als artikel V, onderdeel F.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Bijlage: bedrijfseffecten en regeldrukkosten

1. Bedrijfseffecten kentekening LEVs
De inwerkingtreding van dit besluit leidt tot bedrijfseffecten en regeldrukkosten door nalevingskosten voor onder andere de huidige en nieuwe eigenaar van een LEV en voor de overheid. De eigenaar van een LEV kan een burger zijn of een bedrijf, zoals een kinderopvangorganisatie of een pakketbezorgingsbedrijf. De nalevingkosten zijn alle kosten die eigenaren maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in «financiële kosten», «inhoudelijke nalevingkosten» en «administratieve lasten». Daarnaast leidt de inwerkingtreding van dit besluit tot kosten voor de overheid.

1.1 Financiële kosten
Financiële kosten zijn het gevolg van een concrete en directe verplichting om een geldbedrag over te maken aan de overheid. Hierbij gaat het om betalingen aan de overheid waar een individueel aanwijsbare tegenprestatie van die overheid tegenover staat. De aan de RDW te betalen bedragen voor de registratie in het kentekenregister van de zware elektrische fietsen en meestepsteps (zoals gedefinieerd in 3.4.3) die vallen hieronder. Dit zijn voertuigen die niet voorheen waren geregistreerd als bijzondere bromfiets en dus nog geen registratie en kenteken hadden. Enerzijds gaat het om kosten voor het registreren en kentekenen van zware elektrische fietsen en meestepsteps die nieuw op de markt gebracht worden, anderzijds gaat het om kosten voor registreren en kentekenen van deze voertuigen die voor 1 januari 2028, de datum van inwerkingtreding van dit besluit, al in gebruik zijn genomen.

1.1.1 Kosten eigenaar van in het verkeer gebrachte LEVs
Om de kosten voor de eigenaar proportioneel te houden hanteert de RDW tijdens de conversieperiode van twaalf maanden voor de in het verkeer gebrachte LEVs een conversietarief (voor de inschrijving en tenaamstelling) van € 19 voor de digitale dienst voor registratie en kentekening. Dit is in lijn met het tarief van eerdere conversies, zoals de conversie van bijzondere bromfietsen in 2025. Wanneer er een bezoek gebracht wordt aan een door de RDW bepaalde locatie voor registratie en kentekening of een RDW keuringsstation, dan is sprake van € 19,- voor dienstverlening.
Ten slotte kan er ook sprake zijn van het aanroepen van een team van de RDW, om op locatie te komen. Deze komt enkel in beeld bij eigenaars die meer dan twee voertuigen bezitten, of waarbij een VIN-nummer ingeslagen dient te worden. De vaste startkosten van inspectie op eigen locatie bedragen € 150,- per bezoek. Daarnaast worden voorrijdkosten van € 145,- gerekend. Aanvullend wordt per voertuig dat geregistreerd en gekentekend € 159,60 in rekening gebracht (variabele kosten). [86]
Voor het inslaan van een VIN-nummer per voertuig wordt € 59,- gerekend. Dit tarief geldt voor zowel voor inspectie op locatie als voor het inslaan op het RDW Keuringsstation.[87] Aangezien bij alle bovengenoemde kosten de daadwerkelijke kosten voor de RDW hoger zijn, wordt een deel van de kosten gedragen door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 1.6 van de bijlage bij deze toelichting.

Na de conversieperiode kan bij een RDW-keuringsstation tegen de kostprijs een kenteken worden aangevraagd (minimaal € 120). Deze kosten zijn niet opgenomen in deze kostenpassage.

[86] Op het moment dat er sprake is van grote aantallen identieke voertuigen, kan RDW onder vaststaande voorwaarden een bepaalde reductiefactor rekenen. Bij inwerkingtreding is hier meer over bekend. In deze kostenpassage is hier geen rekening mee gehouden.
[87] Het is niet mogelijk om op een door de RDW te bepalen locatie een VIN-nummer in te slaan.

Zodra een LEV is voorzien van een kenteken, gelden de reguliere processen die zijn ingericht voor de huidige categorie brom- en snorfietsen, zoals overschrijving, schorsing en afmelding voor sloop, en de daarbij behorende kosten.

Te betalen aan de RDW voor inschrijving en tenaamstelling (prijspeil 2027)	**Totaal RDW**	**Aantal voertuigen**	**Totale kosten**
Eenmalig: voor in het verkeer gebrachte LEVs via de digitale dienst	€ 19	7.600	€ 144.400
voor in het verkeer gebrachte LEVs via door de RDW aangewezen locatie	€ 19	950	€ 18.050
Voor in het verkeer gebrachte LEVs via RDW Keuringsstation	€ 19	475	€ 9.025
Voor in het verkeer gebrachte LEVs via Inspectie op locatie (enkel variabele kosten per voertuig zijn opgenomen)	€ 159,60	475	€ 75.810
Inslaan van VIN-nummer door RDW Keuringsstation of mobiele team	€ 59	95	€ 5.605
Subtotaal voor in het verkeer gebrachte LEVs		9.500	€ 252.890

Er worden 10 inspecties op locatie verwacht. Waarbij een gemiddelde afstand van 150 kilometer moet worden afgelegd. Gelet op de startkosten en de gemiddelde voorrijdkosten komt dit per bezoek neer op vaste kosten van € 295,- per bezoek. De totale vaste kosten worden hiermee geraamd op € 2.950,- voor in het verkeer gebracht LEVs.

Subtotaal vaste kosten voor in het verkeer gebrachte LEVs	€ 2.950,-

Hiermee komen de totale eenmalige kosten voor in het verkeer gebrachte LEVs uit op:
€ 255.840,-

1.1.2 Kosten toekomstige eigenaar of houder LEV
LEVs die buiten de conversie in het verkeer worden gebracht, bijvoorbeeld bij de nieuwverkoop van een voertuig, moeten via het reguliere traject worden geregistreerd. Daarbij geldt het standaardtarief. Hierbij worden enkel kosten opgenomen van LEVs die niet eerder een bijzondere bromfietsen waren.[88] Per voertuig wordt hiervoor € 63,10 gerekend.

Te betalen aan de RDW voor inschrijving en tenaamstelling (prijspeil 2027)	**Totaal RDW**	**Aantal voertuigen**	**Totale kosten**
LEVs die buiten de conversie in het verkeer worden gebracht (nieuw verkochte voertuigen)	€ 63,10	1.900[89]	€ 119.890
Overschrijvingen	€ 13,10	1.140[90]	€ 14.934
Schorsingen	€ 13,40	1.254[91]	€ 16.804
Jaarlijks voor nieuwe voertuigen			**€ 151.628**

Hiermee komen de totale eenmalige kosten voor toekomstige/nieuwe eigenaren of houders van LEVs uit op: **€ 151.628,-** per jaar, gebaseerd op de geschatte aantallen voertuigen die jaarlijks nieuw worden geregistreerd, overgeschreven of geschorst.

1.1.3 Kosten fabrikant LEVs
Voor nieuwe en ongebruikte voertuigen, die beschikken over een nationale of Europese typegoedkeur, kunnen fabrikanten een basiserkenning en een erkenning inschrijven zonder onderzoek aanvragen bij de RDW. Hiermee kunnen ze dan de nieuwe en ongebruikte

[88] Voor de kosten voor LEVs die eerder een bijzondere bromfiets waren wordt verwezen naar het wijziging van het Kentekenreglement en enige andere besluiten in verband met het introduceren van een registratie- en kentekenplicht voor bijzondere bromfietsen.
[89] Ingeschat wordt dat in het eerste jaar 1.900 voertuigen (die geproduceerd zijn onder een nationale typegoedkeuring) nieuw geregistreerd worden.
[90] Ingeschat wordt dat ongeveer 10% van de in het verkeer gebrachte LEVs (950) en 10% van de nieuwe voertuigen (190) worden overgeschreven.
[91] Ingeschat wordt dat ongeveer 11% van de in het verkeer gebracht LEVs (1.045) en 11% van de nieuwe voertuigen (209) worden geschorst.

voertuigen, die beschikken over een nationale of Europese typegoedkeur, bij de RDW in de importeursvoorraad opnemen. De importeursvoorraad is het gedeelte voertuigen van de bedrijfsvoorraad die wel ingeschreven zijn in het kentekenregister maar nog niet tenaamgesteld zijn. In het kader van de aanvraag voor een erkenning wordt door de RDW een toezichtbezoek afgelegd waarna er periodiek toezicht plaatsvindt. Voor het aanvragen van een erkenning is een eenmalig aanvraagtarief van toepassing. Daarnaast moet de erkenninghouder jaarlijks een instandhoudingstarief voldoen waaruit de kosten van de RDW voldaan wordt voor het houden van periodiek toezicht. Strikt genomen is het niet verplicht om een erkenning aan te vragen. Indien zij dit niet doen, zal de koper van het voertuig (of de partij die de verkoop regelt) moeten zorgdragen voor de inschrijving van het voertuig. Pas daarna kan het voertuig worden tenaamgesteld door de nieuwe eigenaar. De ervaring is dat een erkenning voor deelnemers zeer veel voordelen oplevert, met name tijdsbesparing, waardoor fabrikanten over het algemeen deze erkenning aanvragen en de bijbehorende kosten acceptabel vinden ten aanzien van de behaalde voordelen.

Te betalen aan RDW t.b.v. bedrijfsvoorraad (prijspeil 2027)	**Per bedrijf/voertuig**	**Aantal bedrijven/voertuigen**	**Totale kosten**
Basiserkenning en erkenning inschrijven zonder onderzoek (inclusief toezichttarief)	€ 246	25[92]	€ 6.150,-
Eenmalig in het verkeer gebrachte LEVs en nieuwe voertuigpark			**€ 6.150,-**
Opname bedrijfsvoorraad	€ 3,85	2.500[93]	€ 9.625,-
Instandhoudingstarief	€ 116,50	25	€ 2.912,50
Jaarlijkse kosten			**€ 12.537,50**

Regeldrukkosten kentekening LEVs
1.2 Inhoudelijke nalevingskosten

[92] Schatting: circa 25 fietsfabrikanten in Nederland.

[93] Ingeschat wordt dat jaarlijks maximaal 2.500 LEVs worden verhandeld. Die komen in de bedrijfsvoorraad terecht.

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 monteren valt bijvoorbeeld hieronder. In sommige gevallen dient ook een kentekenplaathouder gemonteerd te worden. De verwachte kosten hiervan zijn echter dermate gering, dat die hier buiten beschouwing kunnen blijven. De kosten voor de in het verkeer gebrachte LEVs zijn eenmalig. Bij de nieuwe voertuigen zitten de kosten voor de kentekenplaat en het monteren ervan, in de aanschafprijs. Die nalevingskosten zijn voor de volledigheid ook in de tabel opgenomen.

Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat (prijspeil 2025)	**Tijd**	**Aantal voertuigen**	**Uren**
Bestellen en ophalen kentekenplaten voor in het verkeer gebrachte LEVs	30 minuten	9.500	4.750
Monteren kentekenplaat op in het verkeer gebrachte LEVs	5 minuten	9.500	792
Eenmalig voor in het verkeer gebrachte LEVs			5.542
In geld (uurloon € 36)			**€ 199.500**
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 minuten	1.900	950
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 minuten	1.900	158
Jaarlijks			1.108
In geld (uurloon € 36)			**€ 39.900**

De eenmalige kosten voor in het verkeer gebrachte LEVs komen uit op in totaal € 199.500. Voor de nieuwe voertuigen komen de kosten uit op jaarlijks in totaal € 39.900. In de praktijk worden deze kosten vaak doorberekend aan de klant.

1.3 Administratieve lasten

Ook kunnen informatieverplichtingen aan wet- en regelgeving gekoppeld zijn. De uren die een eigenaar kwijt is voor dergelijke informatieverplichtingen zijn de administratieve lasten. De administratieve lasten bestaan voor het kentekenen van LEVs uit kennisname van nieuwe wet- en regelgeving, inschrijving en tenaamstelling van het voertuig.

1.3.1 Kennisname nieuwe wet- en regelgeving
De kosten die de burgers en bedrijven maken om kennis te nemen van nieuwe wet- en regelgeving is een administratieve last. Er zijn ca. 9.500 LEVs in het verkeer gebracht voor 1 januari 2028. Hiervoor wordt 5 minuten per voertuig ingeschat. Daarbij wordt opgemerkt dat het aantal eigenaren verschilt van het aantal voertuigen. Zo kan iemand twee of meer LEVs bezitten en maar eenmaal kennis hoeven te nemen van de nieuwe wet- en regelgeving. Voor de eenvoud is echter in de berekeningen toch uitgegaan van 9.500 eigenaren.

1.3.2 Inschrijven in het kentekenregister en de tenaamstelling van het voertuig
Dit gaat om het inschrijven in een register of lijst. De handelingen die in het kader van het inschrijven in een register per voertuig worden uitgevoerd, zijn:
1. verzamelen van gegevens;
2. inschrijving uitvoeren (digitaal of schriftelijk);
3. afschrift van inschrijving (kentekencard) verkrijgen en archiveren.

1.3.2.1 Verzamelen gegevens bij de conversie
Om het voertuig te kunnen identificeren zijn de bij ministeriële regeling voorgeschreven gegevens noodzakelijk. Gemiddeld wordt het opzoeken van de gegevens per voertuig op 15 minuten gesteld.

1.3.2.2 Inschrijving uitvoeren
Om het voertuig te registreren worden aan de eigenaar, als gezegd, vier kanalen geboden: digitaal, fysiek aan bij een door de RDW-bepaalde locatie, een RDW-keuringsstation of in sommige gevallen kan een team van de RDW op locatie langskomen.
De digitale variant geniet de voorkeur en kost voor de eigenaar van de voertuigen de minste tijd. Bij de digitale inschrijving wordt aan de hand van een vragenboom bezien of het voertuig voldoet aan de voorwaarden. Bij het invullen ontvangt de eigenaar waar mogelijk digitale hulp. Gezien het geringe aantal gegevens dat ingevuld moet worden, wordt voor het invullen van de gegevens per voertuig gemiddeld 10 minuten gerekend.
Voertuigen waarbij twijfel is over de volledigheid of de juistheid van de registratie-aanvraag kunnen worden opgeroepen voor een schouw bij een keuringsstation van de RDW of een door de RDW te bepalen locatie. In sommige gevallen kan een mobiel team van de RDW wordt aangeroepen. Ongeacht naar wie wordt doorverwezen, betekent een verwijzing dat de digitale procedure wordt afgebroken en dat aanvullende handelingen nodig zijn om de registratie-aanvraag rond te krijgen.
Wanneer er sprake is van een doorverwijzing of voor eigenaren die in eerste instantie geen gebruik kunnen of willen maken van de digitale dienst bestaat de mogelijkheid om de registratie-aanvraag via keuringsstation van de RDW in te dienen of om advisering in te roepen bij een door de RDW te bepalen locatie. Zo'n circa 15 RDW-locaties bevinden zich verspreid over Nederland.[94] Daarnaast wil RDW aanvullende locaties bepalen om de nabijheid van een locatie te borgen. Uitgangspunt is dat een gebruiker niet meer dan 1 uur hoeft te reizen naar een locatie (heen en terug), vanuit iedere plek in Nederland.

[94] https://www.rdw.nl/contact/keuringsstations.

Ten slotte kan er ook sprake zijn van het aanroepen van een mobiel team van de RDW, om naar locatie te komen. Deze optie komt enkel in beeld bij eigenaars die meer dan twee voertuigen bezitten, of waarbij een VIN-nummer ingeslagen dient te worden.[95]

1.3.2.3 Tenaamstelling van het voertuig
De aanvraag tot tenaamstelling kan op twee manieren worden ingediend: digitaal of persoonlijk (fysiek) verschijnen bij een RDW-locatie. In het geval van digitale aanvraag is de tijdsbelasting 5 minuten per voertuig. In geval van persoonlijke verschijning moet een rit gemaakt worden naar één van de genoemde locaties en wordt de benodigde tijd op 1 uur per voertuig vastgesteld.

Administratieve lasten (prijspeil 2025)	**Tijd**	**Aantal voertuigen / bedrijven**	**Uren**
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	9.500	792
Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	9.500	2.375
Inslaan van een VIN-nummer door mobiele team of RDW-keuringsstation, alvorens overgegaan kan worden tot inschrijving	10 minuten	95	16
Inschrijving uitvoeren via digitale weg	10 minuten	7.600	1.267
Inschrijving uitvoeren bij door RDW bepaalde locatie of keuringsstation	30 minuten	1.425	238
Inschrijving uitvoeren door mobiele team	10 minuten	475	79
Naar de RDW bepaalde locatie of keuringsstation	60 minuten	1.425	1.425

[95] Een VIN-nummer kan ook bij een RDW-keuringsstation worden ingeslagen.

Aanvragen tenaamstelling (in persoon)	60 minuten	114	114
Aanvragen tenaamstelling (digitaal)	5 minuten	11.286	941
Eenmalig in uren			7.247
In geld (uurloon € 36)			**€ 260.892**

Daarmee komen de administratieve lasten voor de kennisname van de nieuwe wet- en regelgeving, het verzamelen van de gegevens en het verkrijgen van de kentekencard neer op eenmalig € 260.892

1.4 Totale eenmalige kosten

Soort eenmalige kosten	Bedrag
Totaal financiële kosten	€ 261.990
Totaal inhoudelijke nalevingskosten	€ 199.500
Administratieve lasten	€ 260.892
Totaal incidenteel	**€ 722.382**

1.5 Totale jaarlijkse kosten

Soort jaarlijkse kosten	Bedrag
Totaal financiële kosten	€ 164.165,5
Totaal inhoudelijke nalevingskosten	€ 39.900
Totaal jaarlijkse	**€ 204.066**

1.5 Totale kosten voor burgers en bedrijven

De eigenaar van een LEV kan een burger zijn of een bedrijf, zoals een kinderopvangorganisatie of pakketbezorgingsbedrijf. Aangezien de voertuigen nog niet geregistreerd zijn, is niet exact bekend wie de eigenaar per voertuig is. Aangenomen wordt dat 2.000 van de 9.500 voertuigen een step met trapondersteuning is. Deze voertuigen zijn veelal in het bezit van burgers. De overige 7.500 voertuigen zijn veelal in het bezit van bedrijven, zoals pakketbezorgingsbedrijven of kinderopvanglocaties. Gelet hierop wordt aangenomen dat 80% van de aantallen genoemd in de tabellen in het bezit is van een bedrijf en 20% van een burger.

Financiële kosten (eenmalig):
80% van € 261.990= € 209.592 aan eenmalige kosten voor bedrijven
20% van € 261.990= € 52.398 aan eenmalige kosten voor burgers.

Financiële kosten (jaarlijks):
80% van € 164.165,5 = € 131.332 aan jaarlijkse kosten voor bedrijven
20% van € 164.165,5 = € 32.833 jaarlijkse kosten voor burgers.

Inhoudelijke nalevingskosten (eenmalig):
80% van € 199.500 = € 159.600 aan eenmalige kosten voor bedrijven
20% van € 199.500 = € 39.900 aan eenmalige kosten voor burgers.

Nalevingskosten (jaarlijks):
80% van € 39.900 = € 31.920 aan jaarlijkse kosten voor bedrijven
20% van € 39.900 = € 7.980 aan jaarlijkse kosten voor burgers.

Administratieve lasten (eenmalig):
80% van € 260.892= € 208.714 aan eenmalige kosten voor bedrijven
20% van € 260.892= € 52.178 aan eenmalige kosten voor burgers.

Totale eenmalige kosten voor bedrijven: € 577.906
Totale eenmalige kosten voor burgers: € 144.476

Totale jaarlijkse kosten voor bedrijven: € 163.252
Totale jaarlijkse kosten voor burgers: € 40.813

1.6 Kosten voor overheid
De kosten voor de implementatie van het conversieproces en het reguliere proces zijn op te splitsen in twee soorten kosten: realisatiekosten en exploitatiekosten. Deze kosten worden o.b.v. de uitvoeringstoets van de RDW aangevuld.

2. Regeldrukkosten leeftijdsgebonden helmplicht
2.1 Kosten aanschaf fietshelm voor gebruikers van lichte fietsen met trapondersteuning en LEVs in categorie 1
Bestuurders en passagiers op een elektrische fiets die nog niet de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt worden verplicht een helm te dragen. De minimumprijs van een fietshelm ligt rond de € 40,-. Dit is minder dan 3% van de totale kosten bij de aanschaf van een elektrische fiets met een minimumprijs van ongeveer € 1.300,-.
De tijd die nodig is voor het aanschaffen van een goed passende helm wordt geschat op ongeveer een uur (à € 15).
De totale kosten voor het aanschaffen van de helmen is medeafhankelijk van het aantal fietsers dat blijft fietsen op een elektrische fiets of LEV. Het CBR houdt cijfers over het gebruik van het

elektrische fietsgebruik bij vanaf de leeftijdsgroep 6 jaar en ouder.[96] Uit deze cijfers blijkt dat circa 358.000 6 t/m 17-jarigen regelmatig gebruik maakt van een elektrische fiets (als bestuurder of passagier). Uit een onderzoek van Ipsos blijkt dat 20% aangeeft, als gevolg van de leeftijdsgebonden helmplicht, over te stappen op een ander vervoermiddel, zoals de gewone fiets. 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.
Er zijn geen cijfers over het gebruik van LEVs onder minderjarigen. Pas recent (juli 2025) is een elektrische step voor individueel vervoer goedgekeurd voor gebruik op de weg. Het inzicht in toekomstige marktontwikkelingen is beperkt, hierdoor kan op dit moment niks gezegd worden over specifiek het aantal 16-18 jarigen dat gebruik gaat maken van LEVs en die te maken krijgen met de helmplicht.

Daarbij blijkt uit een studie van Ipsos dat slechts een heel beperkt deel van de kinderen voor hun schoolritten verwacht over te stappen op iets anders dan een conventionele vervoerswijze. Op basis hiervan worden de mogelijke kosten voor de aanschaf van een helm voor LEVs onder deze doelgroep buiten beschouwing gelaten. Uitgaande van een minimumprijs van € 40 voor een fietshelm en de tijd die nodig is om zo'n helm aan te schaffen (à € 15 per uur) zijn de kosten als volgt:

0,80 x 358.000 x (€ 40 + € 15)	=	€ 15.752.000
0,57 x 358.000 x (€ 40 + € 15)	=	€ 11.223.300

2.2 Kosten aanschaf fietshelm voor passagiers van LEVs in categorie 2
Bestuurders van LEVs in categorie 2 moeten minimaal 18 jaar zijn, waardoor de fietshelmplicht niet voor hen geldt. Wel zijn passagiers verplicht een helm te dragen voor zover zij de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt. Van de BSO-bus is bekend dat er ruim 3.100 zijn geregistreerd.[97] Maar de BSO-bus is geproduceerd op basis van een goedkeuring of aanwijzing en komt daardoor naar verwachting in aanmerking voor een aanwijzing van de RDW als aan alle gestelde (stabiliteits)eisen wordt voldaan. Dan worden de passagiers in een BSO-bus vrijgesteld van de leeftijdsgebonden helmplicht.
Naar schatting zijn er ook **1.800** overige elektrische fietsen in gebruik bij kinderdagverblijven in Nederland.[98] Uitgaande van een maximum aantal zitplaatsen van 8 kinderen en een minimumprijs van €40 voor een fietshelm zijn de kosten als volgt:

1.800 x 8 x € 40	=	€ 576.000

Daarnaast zijn er uitvoeringskosten voor de aanschaf, protocollen opstellen en invoeren, en opslaan van helmen. Deze kosten zijn echter sterk afhankelijk van de uiteindelijke wijze van uitvoering. BSO's kunnen er bijvoorbeeld voor kiezen om helmen aan te schaffen voor de kinderen die daar verblijven of om ouders een helm voor hun kind te laten aan te schaffen en slechts een beperkt aantal helmen als reserve in te kopen en op te slaan. Deze onzekerheid in de uitvoering maakt het op dit moment niet mogelijk om te komen tot een reële inschatting.

[96] CBS. (2025). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2024*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

[97] Op basis van het kentekenregister van de RDW.

[98] DTV, *Implementatie LEV-kader: Onderzoek voor conversie elektrische voertuigen binnen LEV-kader*, (in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), 250296/PBO, 22 januari 2026.