

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<sup>o</sup>, 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**

In artikel 5 vervallen het zevende tot en met negende lid.

**B**

In artikel 8 vervalt het tweede lid, onder vernummering van het derde lid tot het tweede lid.

## **C**

In artikel 9 vervallen het derde en vierde lid.

## **D**

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**

Artikel 1a wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding "1." geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Als categorieën lichte elektrische voertuigen als bedoeld in artikel 37, eerste lid, onderdeel a, onder 1°, van de wet waarop artikel 36 van de wet niet van

toepassing is, worden vastgesteld: lichte elektrische voertuigen die op grond van artikel 21, vijfde lid, van de wet niet aan goedkeuring onderhevig zijn.

## **B**

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

## **C**

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.

## **D**

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.

#### **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 voertuig overeenkomstig de artikelen 58z tot en met 58ab de inschrijving en tenaamstelling aan van lichte elektrische voertuigen als bedoeld in artikel 58x.

#### **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. Weigeringsgronden 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. Met betrekking tot de tenaamstelling is artikel 20 van toepassing.

## **E**

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 "mobiele machines," ingevoegd "lichte elektrische voertuigen van de categorie LEV-1," 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 32, eerste lid, vervalt "niet zijnde een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet,".

### **F**

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".

## **G**

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. Het derde lid komt te luiden:

3. In afwijking van het eerste lid worden op fietsen en bromfietsen passagiers jonger dan 8 jaar alleen vervoerd indien zij zijn gezeten op een doelmatige en veilige voorziening met voldoende steun voor rug, handen en voeten en ingeval van lichte elektrische voertuigen op een plaats die is voorzien van veiligheidsgordels.

## **H**

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

## **I**

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 die gordel.

## **J**

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 zesde 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 kinderen met een leeftijd van minder dan 15 maanden die liggend worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem.

## **K**

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".

## **L**

In artikel 61b, eerste lid, wordt, na "motorvoertuig" ingevoegd ", licht elektrisch voertuig".

## **M**

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

## **N**

Bijlage 1, Hoofdstuk A, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de omschrijving bij bord nummer C13 wordt "bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen" vervangen door "bromfietsen, snorfietsen, lichte elektrische voertuigen en gehandicaptenvoertuigen".
2. In de omschrijving bij bord nummer E3 wordt "fietsen en bromfietsen" vervangen door "fietsen, bromfietsen en lichte elektrische voertuigen".

## **Artikel VIII**

Hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement, zoals dat luidde voor inwerkingtreding van artikel V, onderdeel E, 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**

### **1. Inleiding**

Met dit besluit worden verschillende algemene maatregelen van bestuur gewijzigd. Met die wijzigingen wordt een deel van het aangekondigde regelgevende kader voor lichte elektrische voertuigen geïmplementeerd (hierna worden deze voertuigen aangeduid als LEVs en het aangekondigde regelgevende kader voor die voertuigen als het LEV-kader).

Ten eerste wordt het begrippenkader voor deze voertuigen geactualiseerd en wordt een onderscheid gemaakt tussen categorieën van soortgelijke voertuigen. Daardoor ontstaat een bestendig kader waardoor samenhangende maatregelen voor soortgelijke voertuigen kunnen worden genomen. Ten tweede worden wijzigingen doorgevoerd in het Kentekenreglement in verband met de registratie- en kentekenplicht voor LEVs, het Reglement rijbewijzen in verband met de minimumleeftijd voor het gebruik van LEVs, en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), waarin is geregeld welke verkeersregels gelden voor LEVs. Deze maatregelen zijn een voortzetting van de regels die tot het moment van inwerkingtreding golden voor bijzondere bromfietsen, dat zijn LEVs zonder trapondersteuning. Ten derde wordt een nieuwe maatregel ingevoerd met een wijziging van het RVV 1990. Dat is de helmplicht voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs, voor zover die personen jonger zijn dan 18 jaar.

Met dit besluit worden dus eisen gesteld aan gebruikers van LEVs en fietsen met trapondersteuning. Daarmee worden de regels die tot het moment van het inwerkingtreden van dit besluit golden voor gebruikers van bijzondere bromfietsen voortgezet. Voor twee groepen treedt er een inhoudelijke wijziging op. Voor gebruikers jonger dan 18 jaar van fietsen met trapondersteuning en LEVs gaat een helmplicht gelden en voor zware elektrische (bak)-fietsen gaat een registratie- en kentekenplicht, een minimumleeftijd van 18 jaar voor bestuurders en een verzekeringsplicht gelden. In het coalitieakkoord 'Aan de slag' van januari 2026 is verder een minimumleeftijd voor fatbikes aangekondigd. Voor de invoering daarvan wordt een separate procedure gevolgd.

Technische eisen die gesteld worden aan LEVs en fietsen met trapondersteuning worden ingevoerd met een ministeriële regeling waarmee de Regeling voertuigen wordt gewijzigd en deze 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 pakketbezorgers op grote e-bakfietsen en maaltijdbezorgers op e-fietsen. Die voertuigen hebben de potentie om bij te dragen aan maatschappelijke doelen als bereikbaarheid en duurzaamheid, mits de veiligheid geborgd is.

De sterke opkomst en het toenemend gebruik van LEVs vragen om een herziening en uniformering van de eisen waaraan deze LEVs moeten voldoen om op de weg te worden gebruikt en van de eisen voor het gebruik van deze 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<sup>1</sup>.

### *2.1.1 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. 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<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>.

Daarop is tijdens een intensief onderzoeks- en consultatietraject, waarbij alle relevante stakeholders en experts zoals de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de RDW nauw zijn betrokken, een voorstel voor een regelgevend kader voor LEVs ontwikkeld.

### *2.1.2 Streefbeeld: Duidelijkheid & uniformiteit*

Door de grotere verscheidenheid aan voertuigen op het fietspad en op de rijbaan is er een heroverweging nodig van de indeling 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 duidelijkheid, door voor gelijksoortige voertuigen dezelfde coherente eisen te stellen.

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

## *2.2 Aangekondigde maatregelen*

### *2.2.1 Brief van 13 juli 2021*

Bij brief van 13 juli 2021<sup>4</sup> heeft het toenmalige kabinet de contouren van het LEV-kader gepresenteerd. Die brief ziet op voertuigen voor persoonlijk gebruik zoals elektrische steps (e-step) en reguliere elektrische fietsen en op relatief zwaardere en grotere voertuigen die vaak zakelijk worden gebruikt. Hierbij kan gedacht worden aan voertuigen die worden gebruikt voor vervoer van meer dan vier kinderen en (bak)fietsen

---

<sup>1</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 29398, nr. 758.

<sup>3</sup> Kamerstukken II, 29398, nr. 845.

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 29398, nr. 954.

met trapondersteuning (met niet meer dan 250 Watt nominaal continu maximumvermogen), bedoeld voor personen- of goederenvervoer en lichte (bak)fietsen met trapondersteuning.<sup>5</sup>

Bij het uiteenzetten van maatregelen voor deze voertuigen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *Verkeersveiligheid staat voorop*: Zoals ook de OvV aanbeveelt, wordt integraal gekeken naar de techniek, mens en infrastructuur. Binnen de kaders voor veiligheid wordt zoveel als mogelijk ruimte geboden voor andere maatschappelijke doelen als duurzaamheid, innovatie en gezondheid.
- *Duidelijke rolverdeling tussen beleid en uitvoering*: De overheid stelt de kaders; de beoordeling van toelating is aan onafhankelijke experts.
- *Voorspelbaar en eenduidig*: Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk uniformiteit en duidelijkheid over de regels zodat consument, fabrikant, wegbeheerder en handhaver weet waar die aan toe is.
- *Proportionaliteit*: De regels dienen niet tot onnodig hoge lasten te leiden voor consumenten, fabrikanten en uitvoeringsorganisaties.
- *In samenhang*: De invulling is gezien in relatie tot vergelijkbare categorieën voertuigen en de ontwikkelingen in de EU en omliggende landen. Dit is van belang, omdat fabrikanten voor meerdere landen produceren en om te anticiperen op een toekomstig EU-kader.

Ten tijde van het opstellen van de brief golden voor alle voertuigen met trapondersteuning die ondersteuning biedt tot ten hoogste 25 kilometer per uur de regels voor fietsen en voor de overige voertuigen de regels voor bijzondere bromfietsen<sup>6</sup>. Het LEV-kader heeft tot doel de eisen van toelating tot de weg en de eisen voor gebruik op de weg te actualiseren en waar nodig de verhouding tussen verschillende soorten voertuigen te herschikken. Daartoe is de regelgeving die destijds gold voor bijzondere bromfietsen in de brief als uitgangspunt genomen voor de regels die voor het gebruik van LEVs. Voor zware elektrische (bak)fietsen is in de brief aangekondigd dat daarop het zwaardere regelgevende regime van de LEVs van toepassing zou worden.

In de brief van 13 juli 2021 zijn verschillende maatregelen voor LEVs aangekondigd, zoals een goedkeuringsplicht, kentekenplicht, verzekeringsplicht, minimumleeftijd en, voor de zwaardere LEVs, een rijbewijsplicht. Sindsdien hebben er nog enkele aanpassingen plaatsgevonden van de contouren zoals deze geschetst zijn, langs de lijnen van in paragraaf 2.2.1 genoemde uitgangspunten. In een brief aan de Tweede Kamer van 15 april 2022 is de Tweede Kamer meegenomen in enkele wijzigingen in de eisen voor goedkeuring<sup>7</sup>. 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 worden vastgesteld.

### 2.2.2 Wijzigingen ten opzichte van in 2021 aangekondigde maatregelen

Op drie punten wordt met dit wijzigingsbesluit afgeweken van de in 2021 aangekondigde maatregelen voor gebruikers van LEV en fietsen met trapondersteuning.

---

<sup>5</sup> Voor die fietsen is met de wijzigingen in de Wvw 1994 bepaald dat deze geen motorrijtuig zijn. Daarmee zijn het ook geen LEVs. (zie nadere toelichting onder 2.3).

<sup>6</sup> De term "bijzondere bromfietsen" werd tot inwerkingtreding van dit besluit gebruikt om lichte elektrische voertuigen aan te duiden, met uitzondering van alle fietsen met trapondersteuning.

<sup>7</sup> Kamerstukken II, 29398, nr. 998.

De eerste is het vervallen van de aangekondigde rijbewijsplicht voor de zwaardere LEVs. Daartoe is besloten op basis van de 'Verkenning rijvaardigheid categorie 2 LEVs' (Rijkswaterstaat WVL, oktober 2022)<sup>8</sup>. In die verkenning is geconcludeerd dat een AM-rijexamen en rijbewijs onvoldoende basis bieden voor de gewenste kennis, houding en vaardigheden voor deze zware LEVs. De reden is dat deze voertuigen andere competenties vergen dan een bromfiets, waarvoor het AM-rijexamen is ontwikkeld.

De tweede is een verplichting om een helm te dragen voor gebruikers van fietsen met trapondersteuning en LEVs. Op de achtergrond van deze verplichting wordt uitgebreid ingegaan in paragraaf 3.7 van deze nota van toelichting.

De derde wijziging ten opzichte van de in 2021 aangekondigde maatregelen is het verleggen van de grens tussen fietsen met elektrische trapondersteuning en voertuigen van categorie 2. Deze categorie wordt geïntroduceerd in paragraaf 3.3, waarna het verleggen van de grens (max. aantal passagiers) nader wordt toegelicht in paragraaf 3.3.5.

In het volgende schema is per voertuigtype weergegeven welke maatregelen met dit besluit worden geïmplementeerd:

	Fietsen met elektrische trapondersteuning	categorie 1 voertuig	categorie 2 voertuig
Kenteken	Geen kenteken	Kenteken	Kenteken
Verzekering	AVP / AVB	WAM	WAM
Helm	Tot 18 jaar	Tot 18 jaar	Tot 18 jaar
Rijbewijs	Nee	Nee	Nee
Minimumleeftijd	Nee	16 jaar	18 jaar

### 2.3 Wijzigingswet

Met de wijzigingen in dit besluit wordt invulling gegeven aan 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)<sup>9</sup>. Met die wijzigingswet is geregeld dat de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) verantwoordelijk is voor het goedkeuren van LEVs. Dat deel van de wijzigingswet is al op 1 januari 2024 in werking getreden.

Met de wijzigingswet wordt het begrip "licht elektrisch voertuig" geïntroduceerd in de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994). Voor inwerkingtreding van die wijziging viel een deel van de LEVs onder het begrip bromfiets (en werden deze vaak aangeduid als bijzondere bromfiets) en een ander deel onder het begrip fiets met trapondersteuning. De introductie van het begrip LEV in bepalingen van de Wvw 1994 maakt het mogelijk specifiek over LEVs regels te stellen.

Met de wijzigingswet is een onderscheid geïntroduceerd tussen verschillende soorten fietsen met trapondersteuning; fietsen met trapondersteuning die, wat betreft de kenmerken en het weggedrag, vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning en fietsen met trapondersteuning die dat niet zijn. Voor fietsen met trapondersteuning die, voor wat betreft de kenmerken en het weggedrag, vergelijkbaar zijn met fietsen

<sup>8</sup> Kamerstukken II, 29398, nr. 1086.

<sup>9</sup> Stb. 2023, 377.

zonder trapondersteuning is met de wijzigingen in de Wvw 1994 bepaald dat deze geen motorrijtuig zijn. Daarmee zijn die voertuigen ook geen LEVs. In artikel 1a, eerste lid, van de Wvw 1994 is verduidelijkt dat regels voor LEVs dus niet van toepassing zijn op deze fietsen met trapondersteuning. Bij algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke kenmerken een fiets met trapondersteuning heeft die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar is met een fiets zonder trapondersteuning. Verder is een definitie van "fiets" ingevoegd in de Wvw 1994. Waar voorheen onduidelijkheid bestond over de vraag of sommige e-steps onder het begrip "fiets met trapondersteuning" vielen, is dat verduidelijkt met deze toevoeging. Een fiets heeft namelijk volgens deze nieuwe definitie een zadel.

### **3. Hoofdpijnen van het besluit**

#### *3.1 Verschillende maatregelen*

Met dit besluit worden de gebruikerseisen die zijn aangekondigd in het LEV-kader geïmplementeerd. Daarvoor worden verschillende algemene maatregelen van bestuur op basis van de Wvw 1994 gewijzigd. Het gaat onder meer om het vastleggen voor LEVs van een registratie- en kentekenplicht (in het Kentekenreglement), een verzekeringsplicht (in het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering) en minimumleeftijd (in het Reglement rijbewijzen). Ten slotte worden de eisen aan het gebruik van deze voertuigen op de weg, zoals de plaats op de weg en de maximumsnelheid, bepaald met dit besluit en wordt een helmplicht ingevoerd voor gebruikers en passagiers van fietsen met trapondersteuning en LEVs jonger dan 18 jaar (in het RVV 1990).

#### *3.2 Terminologie: welke voertuigen zijn lichte elektrische voertuigen?*

Artikel 1 van de Wvw 1994 bepaalt dat onder "licht elektrisch voertuig" wordt verstaan een "motorrijtuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur, uitgerust met een elektromotor, waarop verordening 168/2013<sup>10</sup> niet van toepassing is ingevolge artikel 2, tweede lid, onderdelen c, h, i, j en k, van die verordening". Fietsen met trapondersteuning die "voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning" zijn geen LEVs, omdat die voertuigen geen motorrijtuigen zijn. Verder gaat het niet om alle motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 25 kilometer per uur, uitgerust met een elektromotor, maar om bepaalde voertuigen waarop verordening 168/2013 niet van toepassing is. Het betreft:

- 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<sup>11</sup>,
- 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 168/2013

---

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Voor zover deze niet "voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning".

bedoelde categorieën L1e, L3e en L4e of gelijk of kleiner dan 400 millimeter voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e.

Het gaat dus telkens om een deel van voertuigen die niet vallen onder de reikwijdte van verordening 168/2013. Gelet op de aard van overige voertuigen die buiten de reikwijdte van die verordening vallen wordt het niet opportuun geacht om deze voertuigen te kwalificeren als LEV<sup>12</sup>.

### 3.3 Onderscheid in categorieën

Onderscheid tussen verschillende soorten LEVs is nodig om een bestendig en overzichtelijk kader te creëren voor gebruikerseisen voor deze voertuigen. In dit besluit is het onderscheid relevant voor het invoeren van de minimumleeftijd. Verder is het noodzakelijk om vast te leggen welke fietsen met trapondersteuning geen motorrijtuigen, en daardoor ook geen LEVs, zijn. Daarom wordt in dit besluit het volgende onderscheid gehanteerd:

- fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning<sup>13</sup>,
- LEVs in categorie 1, en
- LEVs in categorie 2.

Met deze onderverdeling wordt duidelijk welke voertuigen buiten de regels voor LEVs vallen (fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning), voor welke voertuigen een minimumleeftijd van 16 jaar, een verzekeringsplicht en een registratie- en kentekenplicht gelden (LEVs in categorie 1) en voor welke voertuigen een rijbewijsplicht, een minimumleeftijd van 18 jaar, een verzekeringsplicht en een registratie- en kentekenplicht gelden (LEVs in categorie 2). Deze indeling maakt het mogelijk om ook in de toekomst maatregelen te nemen waarbij een onderscheid wordt gemaakt dat recht doet aan de aard en de kenmerken van de verschillende voertuigen en de verantwoordelijkheid die met het besturen daarvan gepaard gaat.

Verder onderscheid tussen voertuigen wordt waar nodig gemaakt bij ministeriële regeling, bijvoorbeeld voor de eisen voor een typegoedkeuring. Waar nodig worden voertuigen in dat verband verder onderverdeeld in subcategorieën.

In het hierna volgende wordt uiteengezet op welke wijze de voertuigen in verschillende categorieën worden onderscheiden.

#### 3.3.1. Fietsen met elektrische trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning.

Deze categorie bevat fietsen met elektrische trapondersteuning (ook wel e-fiets genoemd), primair voor privé- of gezinsgebruik. Een elektrische fiets valt in deze categorie wanneer aan voorwaarden wordt voldaan<sup>14</sup>:

<sup>12</sup> Kamerstukken II 36269, nr. 3, p. 20.

<sup>13</sup> De fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning werden voorheen in correspondentie over het LEV-kader aangeduid als LEVs, maar zijn met het inwerkingtreden van artikel 1a van de wet geen motorrijtuigen en daarmee ook geen LEVs. Hierop is ingegaan in paragraaf 3.2. De wijzigingswet die gelijktijdig met dit besluit in werking treedt heeft echter tot gevolg dat deze voertuigen geen LEVs meer zijn. In dit besluit en in deze toelichting worden deze voertuigen daarom niet meer aangeduid als LEVs.

<sup>14</sup>. Voor deze voertuigen geldt ook een aantal eisen voor gebruik op de weg. Deze eisen zijn opgenomen in Hoofdstuk 5, Afdeling 9 van de Regeling voertuigen. Voor een tweewielige fiets geldt bijvoorbeeld een maximum breedte van 0,75m. Een fiets met meer wielen of zijspanwagen kent een maximale breedte van 1,5 meter.

- De motor werkt alleen ondersteunend aan het trappen (een meelopondersteuning tot 6 kilometer per uur blijft buiten beschouwing en is toegestaan),
- De ondersteuning versterkt de trapbeweging van de bestuurder en neemt geleidelijk af tot 25 kilometer per uur en stopt bij het bereiken van die snelheid geheel met ondersteunen,
- De motor heeft een nominaal continue vermogen van hoogstens 250 Watt,
- Een massa van het voertuig in rijklare toestand van ten hoogste 75 kilogram, en
- Het voertuig heeft ten hoogste vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen of een technisch toegestane maximale massa van ten hoogste 250 kilogram.

E-fietsen die voldoen aan de bovenstaande voorwaarden hebben de fysieke kenmerken van conventionele fietsen en zijn vergelijkbaar in stabiliteit, ruimte gebruik, massa en snelheid. Hierdoor is het niet wenselijk om op deze voertuigen de regels voor LEVs van toepassing te laten zijn. Voor deze voertuigen gelden in beginsel de regels voor fietsen en fietsers en hiervoor wordt dus geen registratie- en kentekenplicht, verzekeringsplicht of minimumleeftijd<sup>15</sup> ingevoerd.

Bij dit alles speelt bovendien mee dat de elektrische fiets door zijn toegankelijkheid een belangrijke rol kan spelen bij duurzaamheids-, bereikbaarheids- en gezondheidsdoelen, als alternatief voor andere vorm van vervoer op de middellange afstand. Dat belang is medebepalend voor de lichtere regulering van die voertuigen.

Hoewel een e-fiets die aan de bovengenoemde kenmerken voldoet vergelijkbaar is met een fiets zonder trapondersteuning zijn er in praktijk wel zorgen over de sterke stijging in het aantal slachtoffers onder specifiek jongeren onder de 18 op een e-fiets. Daarom gaat een helmplicht gelden voor alle gebruikers van e-fietsen voor zover zij de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt (zie 3.7).

### 3.3.2 LEV categorie 1

Een voertuig kwalificeert als LEV categorie 1 wanneer sprake is van een licht elektrisch voertuig:

- dat slechts is bestemd voor vervoer van de bestuurder,
- met een massa in rijklare toestand van ten hoogste 55 kilogram.

Een fiets met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar is met een fiets zonder trapondersteuning is geen motorrijtuig (en daarom geen LEV). Die fietsen vallen daarom nooit in LEV categorie 1 (of categorie 2). Verder zal een LEV in categorie 1 nooit een zadel hebben. Een dergelijk voertuig met een zadel en zonder trapondersteuning is immers een snorfiets en valt onder de regulering van verordening 168/2013.

Categorie 1 omvat daarmee de verschillende voertuigen die "personal mobility devices" worden genoemd. Deze voertuigen zijn licht, onder de 55 kilogram, hebben nooit trapondersteuning en kunnen één individu vervoeren. In de huidige praktijk gaat het veelal om zelfbalancerende voertuigen waar je je als individu in staande houding mee kunt voortbewegen; denk hierbij aan de e-step of balansvoertuigen, bijv. de "Segway".

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

<sup>15</sup> De mogelijkheden voor het instellen van een minimumleeftijd voor gebruikers van elektrische fietsen worden ook verkend. Zie ook Kamerstukken II, 29398, nr. 1193

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. Bovendien is er bij "personal mobility devices" geen sprake van vervoeren van lading of passagiers, waarvoor een grotere verantwoordelijkheid gedragen moet worden.

Voor deze categorie LEVs blijven dezelfde regels die golden voor vergelijkbare bijzondere bromfietsen (steps en andere balansvoertuigen) van toepassing, met toevoeging van de leeftijdsgebonden helmplicht die voor alle LEVs wordt geïntroduceerd.

### 3.3.3 LEV categorie 2

Voertuigen in categorie 2 ("LEV categorie 2") zijn de voertuigen die niet kwalificeren als "fiets met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning" of LEV in categorie 1.

Het gaat om de volgende LEVs:

- Fietsen met trapondersteuning met een of meer van de volgende kenmerken:
  - o een hogere massa in rijklare toestand dan 75 kilogram,
  - o meer dan vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen, of
  - o een technisch toegestane maximale massa van meer dan 250 kilogram.
- LEVs zonder trapondersteuning die aan een of meer van de volgende kenmerken voldoen:
  - o een massa in rijklare toestand van meer dan 55 kilogram, of
  - o bestemd voor vervoer van passagiers of goederen.

Voor deze categorie zijn ook bovengrenzen aangekondigd wat betreft onder meer de technisch toelaatbare massa. Daarmee wordt de voertuigtechnische veiligheid geborgd. Die technische eisen worden bij ministeriële regeling vastgelegd.

Categorie 2 bevat hiermee in de praktijk verschillende cargobikes voor het vervoeren van goederen, maar ook zware elektrische bakfietsen voor het vervoeren van mensen of voertuigen zonder trapondersteuning, zoals de BSO-bus.

De belangrijkste reden voor het hanteren van een ander regime dan categorie 1 is dat de grotere afmetingen en gewicht grotere gevolgen heeft voor medeweggebruikers in het geval van een aanrijding en omdat het aantal passagiers dat wordt vervoerd ook een grotere verantwoordelijkheid met zich brengt.

Voor LEVs die een massa in rijklare toestand van meer dan 55 kilogram en/of die bestemd zijn voor vervoer van passagiers blijven dezelfde regels die golden voor vergelijkbare bijzondere bromfietsen (BSO-bussen) in tact, waaronder de minimumleeftijd van 18 jaar voor bestuurders. Ook voor deze voertuigen geldt de helmplicht voor gebruikers en passagiers jonger dan 18 jaar, die met dit besluit is geïntroduceerd.

Zwaardere e-bikes vallen met de inwerkingtreding van dit besluit binnen het begrip motorrijtuigen, en zijn daarmee LEVs, namelijk categorie 2. Dit besluit heeft dus tot gevolg dat voor deze zwaardere e-bikes regels zijn gaan gelden die voorheen niet golden, namelijk de verzekeringsplicht, registratie- en kentekenplicht en een minimumleeftijd. De leeftijdsgebonden helmplicht heeft voor bestuurders van deze voertuigen geen gevolgen, omdat die verplichting geldt voor bestuurders tot 18 jaar, terwijl ook een minimumleeftijd van 18 geldt voor die bestuurders.

Tot slot valt over categorie 2 op te merken dat er een deel van de "medische fietsen" onder dit regime komt te vallen. Dit zijn fietsen die ontworpen en ingericht zijn voor het vervoer van personen met een medische beperking (in een ministeriële regeling wordt uitgewerkt om welke voertuigen het gaat). Er wordt geen aanleiding gezien om medische fietsen, die kwalificeren als categorie 2, uit te zonderen van de daarbij geldende zwaardere gebruikerseisen. Op één punt wordt een uitzondering voorzien, namelijk op de registratie- en kentekenplicht. Deze verplichting geldt niet voor voertuigen waarvoor geen goedkeuringsplicht geldt. Uitzonderingen op de goedkeuringsplicht worden uitgewerkt in een ministeriële regeling en beoogd is de medische fietsen uit te zonderen van die goedkeuringsplicht.

#### *3.3.4 Berekening van de massa in rijklare toestand*

Bij het onderscheid tussen de verschillende categorieën is telkens de massa in rijklare toestand mede bepalend. Die massa wordt bepaald op basis van de massa van het voertuig zonder de batterij en zonder belading. Daarmee wordt aangesloten bij de wijze waarop die berekening plaatsvindt op basis van verordening 168/2013. 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. Dat was de werkwijze tot inwerkingtreding van dit besluit en in een voorloper van verordening 168/2013.

#### *3.3.5 Aantal inzittende passagiers bepalend voor categorisering*

Een fiets valt in de categorie fietsen met elektrische trapondersteuning voor privé- of gezinsgebruik (en niet in categorie 2) als voldaan wordt aan de voorwaarde van ten hoogste vier voor vervoer van passagiers bestemde zitplaatsen of een technisch toegestane maximale massa van ten hoogste 250 kilogram. In de aankondiging van de contouren van het LEV-kader in 2021 (zie paragraaf 2.2) werd in eerste instantie uitgegaan van twee en - vervolgens - drie passagiers. Uit inventarisatie blijkt dat er aanzienlijke aantallen elektrische (bak)fietsen die bestemd zijn voor privé of gezinsgebruik en die vier zitplaatsen hebben voor passagiers worden gebruikt op de weg.<sup>16</sup> Het is niet de bedoeling van de wetgever om deze voertuigen te gaan rekenen tot categorie 2 en daarmee van die voertuigen een motorrijtuig te maken. Tegelijkertijd blijft de technisch toegestane maximale massa van ten hoogste 250 kilogram onverminderd van kracht. Het is aan de bestuurder om deze permanente eis te allen tijde in acht te nemen en zo overbeladen te voorkomen.

De verwachting is dat de combinatie van een bestuurder en vier kinderen in een dergelijke elektrische bakfiets niet tot overbeladen leidt. Immers, de voorwaarden voor ledige massa (ten hoogste 75 kilogram) en toegestane maximummassa (ten hoogste 250 kilogram) betekent dat de bestuurder en alle passagiers samen ten hoogste 175 kilogram mogen wegen, waarbij geldt dat het referentiegewicht van de bestuurder is gestandaardiseerd op 75 kilogram, zodat vier kinderen samen ten hoogste 100 kilogram mogen wegen. Afgaande op de groeicurves komt dat neer op kinderen van rond 7 jaar.<sup>17</sup> Uit een inventarisatie blijkt dat de grootste elektrische bakfietsen in de categorie fiets met elektrische ondersteuning in de praktijk een ledige massa van rond de 50 kilogram hebben.

### *3.4 Registratie- en kentekenplicht*

#### *3.4.1 Registratie- en kentekenplicht voor alle LEVs*

Voor alle LEVs wordt met dit besluit een registratie- en kentekenplicht ingevoerd. Deze verplichting geldt zowel voor bestaande als nieuwe voertuigen.

<sup>16</sup> Nog te publiceren onderzoek DTV.

<sup>17</sup> Staatscourant 2025, 36058.

In Nederland geldt in zijn algemeenheid als uitgangspunt dat voertuigen slechts op de markt mogen worden aangeboden, in de handel mogen worden gebracht of op de weg mogen worden geplaatst of gebruikt, indien deze zijn goedgekeurd. Als bewijs van die goedkeuring moeten deze voertuigen ook zijn voorzien van een kenteken. Voor alle LEVs geldt een goedkeuringsplicht en daarom ook de registratie- en kentekenplicht.

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.

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit gold al een kenteken- en registratieplicht voor bijzondere bromfietsen. Op de LEVs die tot dat moment kwalificeerden als bijzondere bromfiets blijft deze verplichting dus van toepassing. Voor LEV met trapondersteuning geldt deze verplichting vanaf het moment van inwerkingtreden van dit besluit.

#### *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. Wanneer een LEV is voorzien van een kenteken, is er sprake van een voertuig dat is toegelaten tot het verkeer op de weg. Een kenteken is in die zin het uiterlijke kenmerk dat een voertuig is goedgekeurd, is toegelaten en 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 dat voertuig is toegelaten en dus op de weg mag worden gebruikt. Daarnaast geldt voor handhavers dat een kenteken meteen duidelijk maakt of een voertuig op de juiste plaats op de weg rijdt, met de juiste snelheid rijdt en welke eisen gelden voor de bestuurder.

##### *3.4.2.2 Ad 2. Duidelijkheid over rechten en plichten van de gebruiker*

Van een voertuig dat is voorzien van een kenteken is meteen duidelijk tot welke categorie het voertuig behoort en welke rechten en plichten daarbij horen, zoals een minimumleeftijd om het voertuig te mogen besturen, of er wel of geen rijbewijs is vereist, 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. Als gevolg daarvan 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 mogen worden gebruikt of geplaatst.

Het is wenselijk dat gebruikers van LEVs en handhavers die toezicht houden op de goedkeuringsplicht kunnen onderscheiden voor welke voertuigen wel en voor welke geen goedkeuring is verleend. Een kenteken is het zichtbare bewijs dat een voertuig is goedgekeurd. De politie kan handhavend optreden wanneer een LEV waarvoor geen goedkeuring is verleend op de weg wordt gebruikt of geplaatst. Andere handhavers kunnen het voertuig herleiden tot de eigenaar, wanneer daarmee een overtreding wordt gepleegd. Verder kunnen afnemers van deelvervoer aan een kenteken zien dat een deelvoertuig de weg op mag en dat eventuele overtredingen (zoals foutparkeren) herleidbaar zijn tot de gebruiker.

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 het voertuig is toegelaten tot het verkeer op de weg en of het voertuig bijvoorbeeld is opgegeven als gestolen. Kentekening maakt prijsvorming op basis van objectieve criteria, zoals bouwjaar, vermogen, rijeigenschappen en bestuurderseisen mogelijk. Bij het ontstaan van een markt voor tweedehandsvoertuigen, zoals bij andere motorvoertuigen reeds lang gebruikelijk is, is gelijke toegang tot informatie over de te verhandelen voertuigen van belang.

Ten slotte draagt kentekening bij aan het verminderen van diefstal van voertuigen. Met name het feit dat het voor iedereen zichtbaar wordt dat een voertuig gestolen is en er geen wijziging van de tenaamstelling meer kan plaats vinden, beschermt de burger.

#### *3.4.2.4 Ad 4. Verbetering monitoring*

In het advies van de OvV<sup>18</sup> 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. De SWOV en de RDW adviseerden eveneens om het gebruik van toegelaten voertuigen te monitoren.<sup>19</sup> 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 het verkeer zijn gebracht*

Voor 1 januari 2028, de datum van inwerkingtreding van dit besluit, zijn al LEVs in gebruik genomen. Die voertuigen hebben geen kenteken en zijn niet geregistreerd. Het registreren en kentekenen van deze voertuigen wordt conversie genoemd.

Conversie is nodig voor LEVs die tot het moment van inwerkingtreden van het onderhavige besluit geen bijzondere bromfietsen waren. Dit betreft ten eerste voertuigen uit categorie 2, waarvoor vóór de inwerkingtreding van dit besluit geen registratie- en kentekenplicht gold. Het gaat om fietsen met trapondersteuning met een 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.

Deze fietsen worden hierna in deze paragraaf aangeduid als 'zware e-fietsen'.

Ten tweede gaat het om steps met elektrische ondersteuning ('meestepsteps'), waarvan sommige soorten tot inwerkingtreding van dit besluit nog geschaard werden onder

<sup>18</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid, 'Veilig toelaten op de weg - Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint', Den Haag, oktober 2019.

<sup>19</sup> Bijlage IV bij Kamerstukken II, 29398, nr. 717 Definitief advies herziening toelatingskader bijzondere bromfietsen, 23 mei 2019.

fietsen met trapondersteuning. Deze kwalificeren vanaf de inwerkingtreding van dit besluit als LEV categorie 1. Dat is het gevolg van een verduidelijking die in de Wvw 1994 is aangebracht met de introductie van het begrip "fiets". Het gevolg is dat met de inwerkingtreding van dit besluit ook deze steps onder categorie 1 komen te vallen. Hierna worden deze steps in deze paragraaf aangeduid als 'meestepsteps'.

Deze bovengenoemde categorieën voertuigen zijn op basis van zelfcertificering (en zonder typegoedkeuring) in het verkeer gebracht 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*

Deze conversie duurt twaalf maanden. Dit is de zogenaamde conversieperiode. Na die periode kan registratie alleen nog plaatsvinden via het reguliere traject. De conversieperiode start op 1 januari 2028 en eindigt 1 januari 2029. Gedurende de periode van 1 januari 2028 tot en met 31 december 2028 geldt de kentekenplicht niet voor LEVs waarop het conversieregime van toepassing is; dus niet voor de meestepsteps en de zware e-fietsen die voor 1 januari 2028 al in gebruik zijn genomen.

Bij de conversie kan de eigenaar van een LEV die op 1 januari 2028 al in het verkeer is gebracht digitaal een kenteken aanvragen bij de RDW. Als voldaan is aan het nieuwe artikel 58ab van het Kentekenreglement wordt het LEV 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 advisering 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 worden opgeroepen voor een schouw voor 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 aan die voorwaarde voldoet. Een aanvraag wordt afgewezen wanneer duidelijk is dat er een wijziging heeft plaatsgevonden van het voertuig, waardoor het niet meer kentekenplichtig is geworden of wanneer niet voldoende duidelijk is dat het voertuig tot inwerkingtreding van dit besluit niet kentekenplichtig was.

Eigenaren van zware e-fietsen kunnen in de praktijk verschillende profielen hebben. Hieronder zijn deze opgenomen. Van elk van deze veelvoorkomende profielen is in de regeldrukparagraaf 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.
- De MKB'er met één zware vrachtfiets die (onder andere) voorziet in een cargodienst. Denk daarbij aan een maaltijdbezorger die grote hoeveelheden maaltijden vervoert.

Eigenaren van meestesteps hebben veelal één profiel. Het gaat om particulieren die een step gebruiken voor personenvervoer. 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 die 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 bakfiets type opmaken, dat hij/zij niet wordt opgeroepen om zijn/haar voertuig te registreren. Slechts particulieren met een zeer specifieke type zware 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 niet verlangd om met de gehele vloot van vrachtfietsen op een externe locatie te verschijnen voor een schouw, maar kan op verzoek een inspectie op eigen locatie plaatsvinden. Hierbij is het uitgangspunt dat een bezoek plaatsvindt op één nader te bepalen locatie. 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 het verkeer zijn gebracht, 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 al in het verkeer zijn gebracht 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. Op 1 januari 2029 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 de VIN.

Mogelijk is deze VIN niet aanwezig op het voertuig. Dan is het nodig dat eerst een VIN-nummer in het frame van het voertuig moet worden aangebracht, alvorens het proces van registratie vervolgd kan worden. Er zijn twee mogelijkheden:

- 1) De eigenaar gaat naar een RDW Keuringsstation en laat een VIN-nummer inslaan. Vervolgens kan het proces van registratie vervolgd worden.
- 2) De eigenaar verzoekt tot een inspectie op eigen locatie, uitgevoerd door de RDW. De inspecteur kan bij hoge uitzondering het VIN-nummer inslaan. Vervolgens kan het keuringsteam ook de registratie van het voertuig verder afronden.

#### *3.5 Verzekeringsplicht*

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. Fietsen zonder trapondersteuning zijn geen motorrijtuigen en vallen om die reden niet onder de WAM-plicht. Dit geldt ook voor "fietsen met trapondersteuning die voor wat betreft het gebruik en de verkeersveiligheid vergelijkbaar zijn met fietsen zonder trapondersteuning". Met dit besluit gaat voor (zware) fietsen uit LEV categorie 2 nu ook een WAM-plicht gelden, omdat die voertuigen vanaf de inwerkingtreding van dit besluit wel motorrijtuigen zijn.

De achterliggende reden voor het instellen van een WAM-plicht voor fietsen die als LEV worden beschouwd, is dat deze voertuigen 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, acht de regering het proportioneel en verantwoord om de eigenaren van deze voertuigen te verplichten hun voertuigen hiertegen te verzekeren.

Deze verplichting gold voorafgaand aan dit besluit al voor alle bijzondere bromfietsen. Met de inwerkingtreding van artikel III van dit besluit geldt de WAM-verzekeringsplicht voor alle LEVs. Het gevolg is verder dat met de inwerkingtreding van dit besluit ook voor e-steps met trapondersteuning die géén bijzondere bromfiets waren (meestepsteps), nu een WAM-verzekeringsplicht komt te gelden. De beoogde inwerkingtredingsdatum voor dat artikel is 1 januari 2029. Dat is de datum waarop ook LEVs die tot het moment van inwerkingtreding van dit besluit niet registratie- en kentekenplichtig waren moet zijn geregistreerd en voorzien van een kenteken, omdat de conversieperiode dan voorbij is.

#### *3.6 Minimumleeftijd*

Dit besluit regelt dat voor voertuigen in LEV categorie 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 1 is een voortzetting van de minimumleeftijd die tot de inwerkingtreding van dit besluit gold voor het besturen van bijzondere bromfietsen, zoals e-steps en andere balansvoertuigen. Het hanteren van deze minimumleeftijd

vermindert het risico dat minder ervaren verkeersdeelnemers een gemotoriseerd voertuig besturen.

De belangrijkste reden voor de introductie van de 18 jaar voor categorie 2 is de relatief hoge maximale massa van deze voertuigen, wat een grotere verantwoordelijkheid met zich meebrengt voor de bestuurder. Op het moment dat het tot een aanrijding komt, kan er sprake zijn van aanzienlijk letsel aan personen en schade aan voertuigen van derden. Deze verantwoordelijkheid geldt niet alleen ten opzichte van andere weggebruikers, maar ook voor de eigen lading en passagiers. De verwachting is dat bij 18 jaar voldoende verkeersinzicht is ontwikkeld om deze verantwoordelijkheid voor dit type voertuigen te dragen. Het hanteren van een minimumleeftijd van 18 jaar voor alle LEVs categorie 2 zorgt bovendien voor meer uniformiteit binnen deze categorie, wat de handhaving eenvoudiger maakt.

### *3.7 Leeftijdsgebonden helmplicht*

Met dit besluit wordt het voor gebruikers van elektrische fietsen en LEVs die de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt verplicht om een helm te dragen. Deze verplichting geldt niet voor passagiers van LEVs die jonger zijn dan 15 maanden en die liggend worden vervoerd in een geschikt kinderbeveiligingssysteem.

#### *3.7.1 Doel en noodzaak van de maatregel*

Het doel van deze maatregel is om jongeren op elektrische fietsen en andere 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 6 t/m 17 jaar aan ten minste enkel keren per week gebruik te maken van een elektrische fiets. Inmiddels is dit aandeel gegroeid tot 25%. Naar schatting maken in 2024 bijna 2,25 miljoen kinderen jonger dan 18 jaar ten minste enkele keren per week gebruik van de elektrische fiets, dit is 16% van het totaal aantal fietsers<sup>20</sup>.

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<sup>21</sup>. 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 Letselinformatiesysteem van VeiligheidNL. Ongeveer de helft van deze slachtoffers was in de leeftijdsgroep 12 tot en met 17 jaar.<sup>22</sup>

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 bestuurders van een gewone fiets<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> CBS, 2025. *Onderweg in Nederland (ODiN) 2024*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

<sup>21</sup> Landelijk Netwerk Acute Zorg (LNAZ), 2024. *Landelijke Traumaregistratie (LTR) 2023*. <https://www.lnaz.nl/trauma/landelijke-traumaregistratie>

<sup>22</sup> VeiligheidNL, 2025. Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends

<sup>23</sup> 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.

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 e-steps bekend dat een aanzienlijk deel van de ongevallen met e-steps verwondingen aan het hoofd opleveren<sup>24</sup>.

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, en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofd- of hersenletsel, dan fietsers zonder helm<sup>25</sup>. 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 LEVs die een balansvoertuig zijn om een deel van de letsels bij ongevallen met deze voertuigen te voorkómen of de ernst ervan te reduceren.

### 3.7.2 Inhoud van de helmplicht

Gekozen is voor een leeftijdsgrens van 18 jaar. Kinderen horen bij een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. De stijging in het aantal slachtoffers met ernstig letsel als gevolg van een fietsongeval in deze leeftijdsgroep en in het bijzonder de verhoogde kans op ernstig hoofd- en hersenletsel in relatie tot een elektrische fiets, is zorgelijk (zie 3.7.1). Hersenletsel kan langdurige, soms levenslange, gevolgen hebben<sup>26</sup>. Minderjarigen vallen onder een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Hersenen zijn nog volop in ontwikkeling waardoor minderjarigen impulsen minder goed kunnen onderdrukken, meer risico's nemen en gevoelig voor groepsdruk.<sup>27</sup> Daarbij zijn de langer termijn gevolgen van, bijvoorbeeld hersenletsel, moeilijk te overzien. Met een fietshelmplicht voor deze leeftijdsgroep wordt een kwetsbare groep beschermt tegen de enorme impact van ernstig hersenletsel. De facto betekent dit dat geen helmplicht geldt voor bestuurders van LEV categorie 2, want voor hen geldt een minimumleeftijd van 18 jaar.

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 (incl. 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.

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 25% van de jongeren aangeeft sowieso over te stappen op een ander vervoermiddel. Hiervan stapt circa 75% 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.

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

<sup>24</sup> SWOV, 2024. *Bijdragen kader Lichte Elektrische Voertuigen Betrokkenheid en adviezen van SWOV*.

<sup>25</sup> SWOV, 2025. *Feiten over de fietshelm*.

<sup>26</sup> Hersenstichting, 2025. *Gevolgen hersenaandoening*. Geraadpleegd op 16 december 2025, van [Gevolgen hersenaandoening - Hersenstichting](#)

<sup>27</sup> TeamAlert, 2025. *Jongeren en risicogedrag*.

studies dat het ongevalsrisico voor specifiek e-steps hoger ligt dan voor de gewone fietsen.<sup>28</sup> Uit de meeste ziekenhuisstudies komt naar voren dat het grootste aantal letsels zich voordoet bij het hoofd. Een helm kan een deel van de letsels bij ongevallen met e-steps voorkomen of de ernst ervan reduceren.<sup>29</sup>

### *3.8 Verkeersregels en plaats op de weg*

#### *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.

Ten algemene geldt dat de verkeersregels voor fietsers en fietsen van toepassing zijn op gebruikers van LEVs en op LEVs. Dat betekent bijvoorbeeld dat gebruikers 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. Indien 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.

Vanuit (met name de grote steden) wordt er aandacht gevraagd voor de drukte op het fietspad. Door middel van pilots wordt gekeken of regionaal maatwerk mogelijk en wenselijk is, om LEVs soms een andere plaats op de weg te geven.

Ook bijvoorbeeld de verlichtingseisen voor fietsers, gelden voor bestuurders voor 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 e-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.

#### *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 inzittenden 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 inzittende uit het voertuig wordt geslingerd, wat de kans op ernstig letsel of overlijden drastisch verkleint door je beweging te beperken.

---

<sup>28</sup> SWOV, 2021. *Lichte elektrische voertuigen (LEV's)*.

<sup>29</sup> SWOV, 2024. *Bijdragen kader Licht Elektrische Voertuigen. Betrokkenheid en adviezen van SWOV*. R-2024-22.

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. Die uitzondering blijft gehandhaafd voor LEVs. Verder kon aan een bestuurder van een bijzondere bromfiets voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit een rijontzegging worden opgelegd voor ten hoogste twee jaren. Die mogelijkheid wordt behouden voor LEVs.

### **4. Verhouding tot nationale wetgeving**

#### *4.1 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, om een voertuig periodiek te laten keuren en om te beschikken over een rijbewijs bij gebruik op de openbare weg. Een deel van de implementatie van de beleidskeuzes die uiteen zijn gezet in hoofdstuk 3 vindt dan ook plaats in de Wvw 1994 en in regelgeving die daarop is gebaseerd.

Met een wijziging van de Wvw 1994 is die wet zodanig gewijzigd om implementatie van die keuzes mogelijk te maken. Op die wijzigingen is ingegaan in paragraaf 2.3.

#### *4.2 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.

#### *4.3 Burgerlijk Wetboek*

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 beslagen waarop reeds een beslag rust ten tijde van het inwerkingtreden van de registratie- en kentekenplicht.

## **5. Gevolgen**

Dit besluit heeft gevolgen voor twee groepen gebruikers en passagiers van LEVs. Ten eerste 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". Voor die gebruikers gaan de regels voor de categorie LEV-2 gelden, namelijk een registratie- en kentekenplicht, een verzekeringsplicht en een minimumleeftijd van 18 jaar voor bestuurders. Ten tweede wordt voor bestuurders en passagiers van alle categorieën LEVs en fietsen met trapondersteuning het dragen van een helm verplicht, voor zover die personen jonger zijn dan 18 jaar.

De wijzigingen in dit besluit leidt tot regeldrukeffecten door nalevingskosten voor eigenaars van voertuigen, zowel burgers als bedrijven. Verder zijn er effecten voor fabrikanten en de overheid. De nalevingskosten zijn alle kosten die partijen maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in financiële kosten, inhoudelijke nalevingskosten en administratieve lasten. Daarnaast leidt de inwerkingtreding van dit besluit tot kosten voor de overheid. Deze kosten zijn weergegeven in de bijlage bij deze toelichting en zijn onderverdeeld in kosten die samenhangen met de kentekening van LEVs (paragraaf 1 van de bijlage bij deze nota van toelichting) en de kosten die samenhangen met de leeftijdsgebonden helmplicht (paragraaf 2 van de bijlage bij deze nota van toelichting).

## **6. Uitvoering**

De registratie- en kentekenplicht wordt uitgevoerd door de RDW. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in hoofdstuk 3 en in de bijlage. Voor het overige is sprake van een voortzetting van de bestaande uitvoeringspraktijk, omdat de regels niet inhoudelijk wijzigen.

## **7. Toezicht en handhaving**

Relevant zijn in dit verband de uitbreiding van de registratie- en kentekenplicht, de verzekeringsplicht en de helmplicht die met dit wijzigingsbesluit worden geïntroduceerd.

### *7.1 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.

### *7.2 Uitbreiding verplichtingen voor "zware e-(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 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. Wanneer uit een dergelijke controle blijkt dat niet aan de verzekeringsplicht is voldaan kan handhavend worden opgetreden.

## **8. Advies en consultatie**

### *8.1 Internetconsultatie*

In de periode [PM] is voor dit wetsvoorstel/besluit/regeling een internetconsultatie uitgevoerd. [PM- ontvangen reacties]

Op de site [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) worden de ontvangen reacties openbaar gemaakt indien degene die een reactie heeft gegeven daarvoor toestemming heeft gegeven. Op de genoemde site wordt ook een kort verslag geplaatst waarin op hoofdlijnen de resultaten van de internetconsultatie zijn vermeld en de belangrijkste veranderingen in het voorstel of de toelichting naar aanleiding van de ontvangen reacties.

### *8.2 Advisering RDW en politie*

*8.2.1 Uitvoeringstoets RDW*  
[PM]

*8.2.2 Uitvoeringstoets politie*  
[PM]

### *8.3 Adviescollege Toetsing Regeldruk*

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft op [PM] advies uitgebracht over een concept van dit besluit.

### *8.4 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.

#### *8.4.1 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 voor de categorie 2 voertuigen, 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.

#### *8.4.2 Plaats op de weg*

Andere zorgen van ondernemers waren dat zij verplicht gebruik moeten maken van de rijbaan in stedelijk gebied. Het fietspad als plaats op de weg is echter het uitgangspunt voor alle LEVs. Tegelijkertijd is ook verwezen naar de eerder aangehaalde pilots om nieuwe inzichten op te doen op drukke fietspaden. De ondernemers waarschuwen voor de gevaren voor verplaatsing van voertuigen naar de rijbaan.

### *8.4.3 Helmplicht*

Bij de leeftijdsgebonden helmplicht zijn twee zorgen geuit: enerzijds over de toepassing op *alle* e-bikes, anderzijds over de noodzaak om de helmplicht los te laten op passagiers van de BSO-bus, waar inzittenden al beschermd zijn door een rolbeugel aan de zijkant van het voertuig en een gordel. De MKB'ers uit de kinderopvang zien een beperkte toegevoegde waarde voor de verkeersveiligheid bij een helmdracht voor de BSO-bus. Zij spreken over schijnveiligheid en niet-proportionale uitvoeringsimpact binnen de kinderopvang.

Deze overwegingen zijn meegewogen bij het opstellen van dit besluit en hebben niet geleid tot een andere conclusie. Naar verwachting zullen partijen deze zorgen uitgebreider inbrengen in de internetconsultatie. Die inbreng in de internetconsultatie wordt betrokken bij een beslissing over deze onderwerpen.

### *8.5 Voorhang*

[PM]

## **9. 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].

## **10. Inwerkingtreding en overgangsrecht**

### *10.1 Inwerkingtreding*

Dit wijzigingsbesluit treedt in werking op een moment dat bij koninklijk besluit wordt bepaald. Voor verschillende wijzigingen kan een verschillend moment worden gekozen. Daarmee wordt bijvoorbeeld het inwerkingtreden van de artikelen voor de conversie van registratie- en kentekenplichtige voertuigen (artikel V, onderdeel D) en het later vervallen van diezelfde artikelen (artikel V, onderdeel E) mogelijk gemaakt.

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. Verder is beoogd de wijzigingen waarmee de WAM-verzekeringsplicht ook van toepassing wordt op zware e-(bakfietsen)te laten ingaan op 1 januari 2029. Daarop is ingegaan in paragraaf 3.5 van deze nota van toelichting.

### *10.2 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.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **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 snorfietzen. In onderdeel f was een uitzondering opgenomen voor bijzondere bromfietsen, onder verwijzing naar artikel 20b van de Wvw 1994. Die uitzondering vervalt, omdat bijzondere bromfietsen in het RVV 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer niet langer als separate categorie binnen de snorfietzen worden onderscheiden. Lichte elektrische voertuigen blijven uitgezonderd van regulering via dit onderbord, omdat de definitie van "snorfietz" in het RVV 1990 zodanig worden gewijzigd dat lichte elektrische voertuigen in dat besluit niet meer worden aangemerkt als snorfietzen. Die wijziging is opgenomen in artikel VII, onderdeel B, van dit wijzigingsbesluit.

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

Het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen bevat regels voor voertuigen waarvoor geen kentekenplicht geldt, maar die verzekeringsplichtig zijn. Voor LEVs geldt een verzekeringsplicht, maar ook een kentekenplicht. Daarom is het niet nodig om in het Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen regels op te nemen over LEVs. De bepalingen in dat besluit over bijzondere bromfietsen vervallen daarom en worden niet vervangen door bepalingen over LEVs. Deze bepalingen waren tot 1 juli 2026 nog van toepassing op bijzondere bromfietsen die voor 1 juli 2025 in gebruik zijn genomen. Voor die voertuigen gold een verzekeringsplicht, maar pas vanaf 1 juli 2026 een kentekenplicht.

De leden 1 tot en met 6 van artikel 5 van Besluit bewijs van verzekering niet-kentekenplichtige motorrijtuigen blijven wel van toepassing. Dat artikel ziet op andere voertuigen die nog niet kentekenplichtig zijn, maar waarvoor wel op grond van de WAM een aansprakelijkheidverzekering moet zijn afgesloten. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een heftruck.

### **Artikel III (Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering)**

Artikel 1 van het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering bepaalt welke voertuigen voor de toepassing van de Wet aansprakelijkheid motorrijtuigen (WAM) niet worden verstaan onder 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. Die verplichting 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<sup>30</sup> en de nota van toelichting bij het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering<sup>31</sup> is deze wijziging aangekondigd.

De beoogde inwerkingtredingsdatum van artikel III is 1 januari 2029. Daarmee wordt de verzekeringsplicht op grond van de WAM van toepassing op "zware e-(bak)fietsen op het moment waarop de conversieperiode voor die voertuigen afloopt.

#### **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 lichte elektrische voertuigen.

##### *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 lichte elektrische voertuigen. 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.

Artikel 1a, tweede lid, van de wet bepaalt 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 3.3.1 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 waarvoor de keuringsplicht geldt aangewezen. Met onderdeel B van artikel IV worden lichte elektrische voertuigen aan artikel 4 van het Besluit voertuigen toegevoegd, waardoor de verplichting dat voor het voertuig een keuringsbewijs moet zijn afgegeven niet geldt voor lichte elektrische voertuigen.

#### **Artikel V (Kentekenreglement)**

##### *Onderdeel A*

Artikel 1a van het Kentekenreglement bepaalt welke bromfietsen uitgezonderd zijn van de registratie- en kentekenplicht die op grond van artikel 36 van de Wvw 1994 in beginsel voor alle voertuigen geldt. Met wijzigingsonderdeel A van artikel V is dat artikel gewijzigd om ook bepaalde LEVs uit te zonderen van die verplichting. Het uitzonderen van LEVs is mogelijk gemaakt door een wijziging van artikel 37, eerste lid, onderdeel a,

<sup>30</sup> Kamerstukken II, 36339, nr. 3, p. 13, voetnoot 16.

<sup>31</sup> Stb. 2023, 453, p. 6, voetnoot 2.

onder 1°, van de wet. Die wijziging treedt gelijktijdig met artikel V van dit wijzigingsbesluit in werking.

In het nieuwe tweede lid van artikel 1a, dat met dit wijzigingsbesluit is ingevoegd, wordt bepaald dat LEVs waarvoor de goedkeuringsplicht (geregeld in artikel 21, eerste lid, van de wet) niet geldt, zijn uitgezonderd van de registratie- en kentekenplicht. Op grond van het vijfde lid van artikel 21 van de Wvw 1994 zijn die voertuigen aangewezen in de Regeling voertuigen. Beoogd is om bij ministeriële regeling medische fietsen uit te zonderen van de goedkeuringsplicht. In dat geval zal de registratie- en kentekenplicht ook niet van toepassing zijn op die voertuigen.

#### *Onderdeel B*

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 moeten worden gebruikt. Artikel 3 bevat een specifieke vermelding van een lettercombinatie voor bromfietsen. Vanaf het moment van inwerkingtreding van dit wijzigingsbesluit wordt ook de begripsbepaling van "bromfiets" in de wet gewijzigd en vallen lichte elektrische voertuigen niet meer onder die definitie. Daarom wordt met dit wijzigingsbesluit voor lichte elektrische voertuigen in artikel 3 van het Kentekenreglement een lettercombinatie opgenomen die in handelaarskentekens voor lichte elektrische voertuigen moet worden gebruikt.

#### *Onderdeel C*

In artikel 48 van de wet 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-1b 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-2a en LEV-2b geldt de hoofdregel, dat de inschrijver ten minste 18 jaar moet zijn. Voor voertuigen van categorie LEV-1a geldt geen kentekenverplichting. Op de beleidsmatige achtergrond van dit artikel wordt ingegaan in 3.6 van het algemene deel van deze toelichting.

#### *Onderdeel D (Hoofdstuk 9c)*

#### **Artikel 58x**

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

Het nieuwe artikel 58x, dat met dit wijzigingsbesluit wordt ingevoerd, voorziet in een overgangstermijn voor lichte elektrische voertuigen die voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit artikel in het verkeer zijn gebracht. Die overgangstermijn houdt in dat de kenteken- en registratieplicht tijdelijk niet van toepassing wordt op voertuigen die al in gebruik zijn genomen, 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 voor lichte elektrische voertuigen met trapondersteuning (zware elektrische bakfietsen).

De overgangstermijn is een uitzondering op de registratie- en kentekenplicht. Die uitzondering vervalt op 1 januari 2029, wanneer artikel VIII van dit besluit door middel van een koninklijk besluit inwerking treedt. Op die datum moeten alle lichte elektrische voertuigen van categorie LEV-2 dus zijn geregistreerd en zijn voorzien van een kenteken.

#### **Artikel 58y**

Lichte elektrische voertuigen die niet registratie- en kentekenplichtig waren, maar dat met de wijzigingen in dit besluit wel worden, vallen onder het overgangsregime met een afwijkend proces voor inschrijving. Feitelijk zijn dat lichte elektrische voertuigen met trapondersteuning die op het moment van het inwerkingtreden van deze artikelen reeds in het verkeer zijn gebracht. Dit artikel schrijft voor dat voor deze voertuigen de procedure in de hierna volgende artikelen moet worden gevolgd.

#### **Artikel 58z**

De aanvraag van de inschrijving en tenaamstelling van een licht elektrisch voertuig in het kader van de conversie wordt gedaan langs elektronische weg of door persoonlijke verschijning. Een aanvraag kan vanaf 1 januari 2028 worden gedaan. 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.

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, bijvoorbeeld tot houders van een specifieke erkenning op grond van de wet.

### **Artikel 58ab**

In het eerste lid van dit artikel staan de 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 bijzondere bromfiets die voor 1 januari 2028 in het verkeer is gebracht. 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 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*

Uitgangspunt is dat als gestolen of vermist geregistreerde voertuigen niet worden ingeschreven en te naam gesteld. Een dergelijke registratie kan gebeurd zijn 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 die onterechte registratie ongedaan wordt gemaakt.

#### *d. Ontbrekende gegevens aan het voertuig*

Ontbrekende gegevens aan het voertuig zijn ook redenen 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.

## **Artikel VI**

### *Onderdeel A*

In artikel 1 van het Reglement rijbewijzen worden twee definities ingevoegd, waarmee onderscheid wordt gemaakt tussen de lichte elektrische voertuigen 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 3.3.2 en 3.3.3 van deze nota van toelichting.

### *Onderdeel B*

Artikel 5 van het Reglement rijbewijzen wordt zodanig gewijzigd dat voor bestuurders 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. De verschillende categorieën zijn gedefinieerd in het Kentekenreglement, en met de wijzigingen in het Reglement rijbewijzen wordt naar die categorieën verwezen.

### *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 wet. De regels die op grond van het RVV 1990 golden voor snorfietsen golden daarmee ook voor bijzondere bromfietsen. Met dit wijzigingsbesluit wordt voor lichte elektrische voertuigen een specifiek regime gecreëerd met regels voor die voertuigen. In het begrip "snorfiets" vervalt daarom de verwijzing naar bijzondere bromfietsen in de Wv 1994. Het begrip "lichte elektrische voertuigen" is opgenomen in de wet en werkt door in de daarop gebaseerde regelingen, 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 de fietsen met trapondersteuning. Beide typen voertuigen werden tot deze wijziging niet aangemerkt als motorvoertuig in de zin van het RVV 1990.

### *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 licht elektrisch voertuig in beginsel de regels voor fietsers van toepassing zijn en dat voor lichte elektrische voertuigen de regels voor fietsen gelden. Dit artikel maakt het mogelijk om uitzondering te maken, door in een artikel specifiek een uitzondering te maken voor een licht elektrisch voertuig. Dat geldt voor artikel 58a van het RVV 1990 waarin specifieke regels zijn gesteld over de plaats waar passagiers zich moeten bevinden tijdens het gebruik van een fiets met trapondersteuning of LEV en artikel 60, waarin is geregeld dat bestuurders en passagiers

met een leeftijd van minder dan 18 jaar van fietsen met trapondersteuning en LEVs een helm moeten dragen.

Op grond van artikel 1a van de Wvw 1994 zijn bepaalde fietsen met trapondersteuning uitgezonderd van de regels voor lichte elektrische voertuigen die op grond van de Wvw 1994 zijn gesteld. In het nieuwe artikel 1a in het Besluit voertuigen (dat met artikel IV, onderdeel A van dit wijzigingsbesluit wordt ingevoegd) is bepaald welke voertuigen het betreft. Dat zijn fietsen met trapondersteuning met een maximale massa in rijklare toestand van 75 kilogram met ten hoogste vier voor vervoer van personen bestemde zitplaatsen of een maximale toegestane massa van 200 kilogram.

Voor de toepassing van artikel 2c van het RVV 1990 heeft dit geen gevolgen. Gebruikers van een fiets met trapondersteuning zijn fietsers en fietsen met trapondersteuning zijn fietsen. Daarom geldt de algemene regel in artikel 2c van het RVV 1990, namelijk dat op hen de regels voor fietsers en fietsen van toepassing zijn, onverkort.

De borden die voor fietsers gelden zijn ook van toepassing op bestuurders van lichte elektrische voertuigen. De vermelding bij die borden wordt met dit besluit niet aangepast. Die vermeldingen noemen ook niet de snorfietzen en snorfietzers, waarop de borden ingevolge het vergelijkbare artikel 2b ook van toepassing zijn.

#### *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 artikel VII, onderdeel 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 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 bepaalde plaatsen 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 bromfietsen vielen en het achtste lid bepaalt dat het onderbord geldt voor bestuurders van een bromfiets. Omdat lichte elektrische voertuigen niet langer onder het begrip bromfietsen vallen is een uitzondering niet langer nodig.

#### *Onderdeel E*

Met dit wijzigingsonderdeel wordt artikel 32 van het RVV 1990 gewijzigd. In het eerste lid van dat artikel is bepaald dat bestuurders van bepaalde voertuigen 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 waarop deze wijziging in werking is getreden onder het begrip bromfietsen vielen en het achtste lid bepaalt dat het onderbord geldt voor bestuurders van een bromfiets. Omdat lichte elektrische voertuigen niet langer onder het begrip bromfietsen vallen is een uitzondering niet langer nodig.

#### *Onderdeel F*

Artikel 35c van het RVV 1990 bepaalde dat de regels over verlichting voor fietsers en fietsen in artikel 35, eerste tot en met vierde lid en zesde lid en artikel 35a van het RVV 1990 van overeenkomstige toepassing waren op bijzondere bromfietsen. Met dit

wijzigingsbesluit is, in het nieuwe artikel 2c, ten algemene geregeld dat voor lichte elektrische voertuigen en gebruikers daarvan de regels voor fietsen en fietsers gelden. Daarom is artikel 35c van het RVV 1990 overbodig geworden en vervalt.

#### *Onderdeel G*

##### Wijziging van het tweede lid

Een aantal typen lichte elektrische voertuigen kent 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. Dat 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 e-step is dus niet toegestaan.

##### Wijziging van het derde lid

Als gevolg van artikel 1 van het RVV 1990 is een zitplaats een constructie die plaats biedt aan een volwassen persoon. Een kinderzitje of een andere plaats bestemd voor het vervoeren van kinderen is daarom geen zitplaats. Daarom bevat artikel 58a, in het derde lid, een specifieke bepaling waarin regels worden gesteld voor het vervoeren van kinderen in een "doelmatige en veilige voorziening". Een dergelijke voorziening moet zijn voorzien van voldoende steun voor rug, handen en voeten.

Een aantal typen lichte elektrische voertuigen maakt het mogelijk om kinderen te vervoeren anders dan in een voorziening met steun voor rug, handen en voeten. Te denken valt aan een bak van een lichte e-bakfiets of de een BSO-bus (categorie LEV-2), waarin plaatsen voor kinderen zijn aangebracht met gordels. De wijziging van het derde lid regelt dat op die plaatsen kinderen mogen worden vervoerd, mits gebruik wordt gemaakt van de daarvoor bestemde gordel.

Een plaats in een licht elektrisch voertuig die geen plaats biedt aan een volwassene mag niet worden gebruikt om een volwassene in te vervoeren. Een dergelijke plaats is geen zitplaats in de zin van het RVV 1990 en mag daarom niet op grond van het eerste lid van artikel 58a van dat besluit worden gebruikt om personen te vervoeren. Het gewijzigde derde lid maakt dergelijk gebruik ook niet mogelijk, omdat dat lid slechts ziet op het vervoeren van kinderen jonger dan 8 jaar.

#### *Onderdeel H en I*

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 bepaald dat deze moeten zijn voorzien van veiligheidsgordels voor passagiers. In die gevallen is het verplicht om die gordel ook te gebruiken. Dit nieuwe lid ziet op een "plaats", waarop passagiers zijn gezeten. Die term wordt gebruikt omdat het begrip "zitplaats" enkel ziet op een plaats voor volwassenen. In lichte elektrische voertuigen zijn passagiers vaak kinderen en zijn de plaatsen voor vervoer van passagiers daarom niet ingericht op het vervoer van volwassenen.

#### *Onderdeel J*

In artikel 60, eerste lid, van het RVV 1990 is geregeld dat het dragen van een helm verplicht is voor bestuurders en passagiers van bromfietsen, snorfietsen en motorfietsen. Met wijzigingsonderdeel J van artikel VII wordt geregeld dat voor bestuurders en passagiers van fietsen met trapondersteuning en bijzondere bromfietsen een helmplicht geldt. Het begrip bijzondere bromfietsen wordt in dit wijzigingsonderdeel nog gehanteerd, omdat deze wijziging in werking treedt voorafgaand aan de introductie van het begrip "licht elektrisch voertuig" in de Wvw 1994. Voor deze helmplicht worden 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. Met deze eisen 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. Voor fietsen met trapondersteuning en bijzondere bromfietsen hoeft geen sprake te zijn van een helm die is goedgekeurd op grond van artikel 21 van de wet. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 3.7 van het algemene deel van deze nota van toelichting.

Het nieuwe vierde lid bevat een uitzondering op de leeftijdsgebonden helmplicht in het nieuwe derde lid. Het gaat om een uitzondering voor kinderen tot een leeftijd van 15 maanden die liggend worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem. Op de beleidsmatige achtergrond van deze uitzondering wordt ook ingegaan in paragraaf 3.7 van het algemene deel van deze nota van toelichting.

#### *Onderdeel K*

Met dit wijzigingsonderdeel wordt geregeld dat de met wijzigingsonderdeel J geïntroduceerde helmplicht van toepassing wordt op LEVs op het moment waarop dat begrip in de Wvw 1994 wordt geïntroduceerd.

#### *Onderdeel L*

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 lichte elektrische voertuigen. 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 M*

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 N*

Met wijzigingsonderdeel M wordt de beschrijving van twee modelborden in de bijlage bij het RVV 1990 gewijzigd. Dat is nodig omdat die borden ook van toepassing zijn op lichte elektrische voertuigen.

#### **Artikel VIII**

Met artikel V, onderdeel E wordt geregeld dat hoofdstuk 9c van het Kentekenreglement vervalt 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 E.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

## **Bijlage: Regeldrukoverzicht**

### **1. Regeldrukeffecten kentekening LEVs**

De inwerkingtreding van dit besluit leidt tot regeldrukeffecten 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 nalevingskosten zijn alle kosten die eigenaren maken om te voldoen aan onderhavige wet- en regelgeving. Ze kunnen worden onderscheiden in «financiële kosten», «inhoudelijke nalevingskosten» 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 e-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 e-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).<sup>32</sup>

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.<sup>33</sup> 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.

---

<sup>32</sup> 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.

<sup>33</sup> NB. het is niet mogelijk om op een door de RDW te bepalen locatie een VIN-nummer in te slaan.<sup>39</sup>

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
<i>Enmalig:</i> voor in het verkeer gebrachte LEVs via de digitale dienst	€ 19,-	7600	€ 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
<i>Subtotaal voor in het verkeer gebrachte LEVs</i>		9500	€ 252.890

Er worden 10 inspecties op locatie verwacht. Waarbij een gemiddelde afstand van 150 kilometer afgelegd moet worden. 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 €2950,- voor in het verkeer gebrachte LEVs.

<i>Subtotaal vaste kosten voor in het verkeer gebrachte LEVs</i>	€ 2950,-
--	----------

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.<sup>34</sup> Per voertuig wordt hiervoor €63,10 gerekend.

<b>Te betalen aan de RDW voor inschrijving en tenaamstelling (prijspeil 2027)</b>	<b>Totaal RDW</b>	<b>Aantal voertuigen</b>	<b>Totale kosten</b>
LEVs die buiten de conversie in het verkeer worden gebracht (nieuw verkochte voertuigen)	€ 63,10	1.900 <sup>35</sup>	€ 119.890
Overschrijvingen	€ 13,10	1.140 <sup>36</sup>	€ 14.934
Schorsingen	€ 13,40	1.254 <sup>37</sup>	€ 16.804
<i>Jaarlijks voor nieuwe voertuigen</i>			<b>€ 151.628,-</b>

Hiermee komen de totale jaarlijkse kosten voor toekomstige eigenaren of houders van LEVs uit op: **151.628,-**

### 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 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

<sup>34</sup> 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

<sup>35</sup> Ingeschat wordt dat in het eerste jaar 1.900 voertuigen (die geproduceerd zijn onder een nationale typegoedkeuring) nieuw geregistreerd worden.

<sup>36</sup> Ingeschat wordt dat ongeveer 10% van de in het verkeer gebrachte LEVs (950) en 10% van de nieuwe voertuigen (190) worden overgeschreven.

<sup>37</sup> Ingeschat wordt dat ongeveer 11% van de in het verkeer gebrachte LEVs (1.045) en 11% van de nieuwe voertuigen (209) worden geschorst.

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 <sup>38</sup>	€ 6.150,-
<i>Eenmalig in het verkeer gebrachte LEVs en nieuwe voertuigpark</i>			<b>€ 6.150,-</b>
Opname bedrijfsvoorraad	€ 3,85	2.500 <sup>39</sup>	€ 9.625,-
Instandhoudingstarief	€ 116,50	25	€ 2.912,50
<i>Jaarlijkse kosten</i>			<b>€ 12.537,50</b>

### 1.2 Inhoudelijke nalevingskosten

Inhoudelijke nalevingskosten zijn kosten die burgers en bedrijven maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt aan het productieproces of product. Het 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.

<sup>38</sup> Schatting, ca 25 fietsfabrikanten in Nederland

<sup>39</sup> Ingeschat wordt dat jaarlijks maximaal 2.500 LEVs worden verhandeld. Die komen in de bedrijfsvoorraad terecht.

Bestellen, ophalen, monteren kentekenplaat (prijspeil 2025)	Tijd	Aantal voertuigen	Uren
Bestellen en ophalen kentekenplaten voor in het verkeer gebrachte LEVs	30 minuten	9500	4.750
Monteren kentekenplaat op in het verkeer gebrachte LEVs	5 minuten	9500	792
<i>Eenmalig voor in het verkeer gebrachte LEVs</i>			5.542
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<b>€ 199.500</b>
Bestellen en ophalen kentekenplaten nieuwe voertuigen	30 min	1.900	950
Monteren kentekenplaat nieuwe voertuigen	5 min	1.900	158
<i>Jaarlijks</i>			1108
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<b>€ 39.900</b>

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 € 39.000. 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.<sup>40</sup> 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.

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.<sup>41</sup>

#### *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.

---

<sup>40</sup> <https://www.rdw.nl/contact/keuringsstations>

<sup>41</sup> Een VIN-nummer kan ook bij een RDW-keuringsstation worden ingeslagen.

Administratieve lasten (prijspeil 2025)	Tijd	Aantal voertuigen / bedrijven	Uren
Kennisname nieuwe wet- en regelgeving	5 minuten	9500	792
Verzamelen gegevens bij de conversie	15 minuten	9500	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	7600	1267
Inschrijving uitvoeren bij door RDW bepaalde locatie of keuringsstation	30 minuten	1425	238
Inschrijving uitvoeren door mobiele team	10 minuten	475	79
Naar de RDW bepaalde locatie of keuringsstation	1 uur	1425	1425
Aanvragen tenaamstelling (in persoon)	60 minuten	114	114
Aanvragen tenaamstelling (digitaal)	5 minuten	11286	941
<i>Eenmalig in uren</i>			7.247
<i>In geld (uurloon € 36)</i>			<b>€ 260.892</b>

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
<i>Totaal financiële kosten</i>	€ 261.990
<i>Totaal inhoudelijke nalevingskosten</i>	€ 199.500
<i>Administratieve lasten</i>	€ 260.892
<b>Totaal incidenteel</b>	<b>€ 722.382</b>

#### 1.5 Totale jaarlijkse kosten

Soort jaarlijkse kosten	Bedrag
<i>Totaal financiële kosten</i>	€ 164.165,5
<i>Totaal inhoudelijke nalevingskosten</i>	€ 39.900
<b>Totaal jaarlijkse</b>	<b>€ 204.066</b>

#### 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 UT RDW aangevuld.

## **2. Regeldrukeffecten 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<sup>42</sup>. 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 e-step voor individueel vervoer goedgekeurd voor gebruik op de weg. Doorbeperkt zicht op toekomstige marktontwikkelingen, 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.

---

<sup>42</sup> CBS. (2025). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2024*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek

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:

$0,80 \times 358.000 \times (\text{€}40 + \text{€}15)$	=	€15.752.000
$0,57 \times 358.000 \times (\text{€}40 + \text{€}15)$	=	€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 zover zij de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt. Van de BSO-bus is bekend dat er ongeveer **2.300** zijn verkocht in Nederland sinds 2020. En naar schatting zijn er 1.800 overige E-bikes in gebruik bij kinderdagverblijven in Nederland. Uitgaande van een maximum aantal zitplaatsen van 8 kinderen en een minimumprijs van €40 voor een fietshelm zijn de kosten als volgt:

$2.300 \times 8 \times \text{€}40$	=	€736.000
$1.800 \times 8 \times \text{€}40$	=	€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.