



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenW/bsk-2026/45662

Uw kenmerk

2026Z04538

Bijlage(n)

1

Datum 26 maart 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen over te hoog en te fel
afgestelde fietsverlichting

Geachte Voorzitter,

Op 6 maart jl. heeft Kamerlid Van Leijen vragen gesteld over berichtgeving dat
fietslampen te hoog en te fel zijn afgesteld, wat kan leiden tot gevaarlijke
verkeerssituaties. Hierbij treft u de beantwoording aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

1. *Bent u bekend met de signalen dat weggebruikers steeds vaker hinder en gevaar ondervinden van te felle of verkeerd afgestelde (led-)verlichting op fietsen?*¹

Ja.

2. *In hoeverre erkent u dat het tijdelijk wegvallen van zicht door felle fietsverlichting een specifiek risico vormt voor andere kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en oudere fietsers, en hoe verhoudt dit zich tot de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid?*

Verblinding kan tot risico's leiden bij alle weggebruikers, zoals (tijdelijk) minder zicht door die verblinding. Dit risico kan worden teruggedrongen door het juist afstellen van de verlichting, dit vraagt om bewustwording bij de gebruiker. Met de campagne 'AAN in donker' wordt jaarlijks in het najaar campagne gevoerd voor het voeren van fietsverlichting. Hoewel deze campagne vooral is gericht op het verhogen van het aantal fietsers dat verlichting voert, ga ik in overleg met de betrokken partners met de insteek om zo breed mogelijk aandacht te vragen voor de juiste afstelling van fietsverlichting.

3. *Kunt u toelichten of de huidige wettelijke kaders voor de maximale lichtopbrengst en de afstelling van de lichtbundel nog wel volstaan, gezien de technologische sprongen die de afgelopen jaren zijn gemaakt in de fietsindustrie?*

De huidige regelgeving voor de fietsverlichting dateert uit 2008². Met deze regelgeving is de verplichting om fietsverlichting op de fiets gemonteerd te hebben, komen te vervallen en uit de voertuigregelgeving gehaald. In plaats daarvan zijn fietsers verplicht om licht te voeren bij duisternis of slecht zicht, maar hoeft dat niet op de fiets gemonteerd te zijn. Losse fietslampen die aan de fiets of de kleding zijn bevestigd, zijn sindsdien ook toegestaan.

Door deze wijziging zijn alle verplichtingen over fietsverlichting geregeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) en zijn alle verwijzingen naar verlichting uit de Regeling voertuigen (destijds Voertuigreglement) gehaald.

Deze wijziging voorzag in de ontwikkeling en opkomst van LED-verlichting in combinatie met batterijen dat in het dagelijkse verkeer werd gebruikt. Voor 2008 was het gebruik van LED-verlichting namelijk strikt genomen verboden. Sinds de legalisering van losse LED-verlichting is het aandeel (juist) verlichte fietsers dan ook toegenomen van circa 57% in 2004 tot circa 65% in 2008 en 75% in 2025.

In de wijziging van 2008 zijn algemene gebruiksregels gesteld over verlichting van fietsen of fietsers. In artikel 35a van het RVV is bepaald dat deze verlichting andere weggebruikers niet mag verblinden, niet mag knipperen en voortdurend zichtbaar moet zijn voor tegemoetkomend en achteropkomend verkeer. Een nieuwe wettelijke normen vast leggen voor de lichtbundel of de richtingshoek is (op de korte) termijn niet effectief. Dit levert ook aanzienlijke lasten op voor burgers, bedrijven en handhavende instanties. Dat is niet in lijn met de ambities in het Coalitieakkoord om terughoudend te zijn met nieuwe regelgeving en ook is het niet proportioneel gelet op het doel om verblinding

¹ [LUBACH, 25 februari 2026, Wat te doen tegen verblindende fietsverlichting? | LUBACH](#)

² [Staatsblad 2008, 406 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

door onjuist afgestelde verlichting te voorkomen. Inzetten op bewustwording van de juiste afstelling is effectiever.

4. *In hoeverre vindt er momenteel handhaving plaats op de kwaliteit en afstelling van fietsverlichting, en acht u de huidige handhavingscapaciteit op dit specifieke punt voldoende?*

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/bsk-2026/45662

Uit navraag bij de politie komt naar voren dat de focus van de handhaving bij het gebruik van fietsverlichting ligt en niet zozeer bij de afstelling of felheid daarvan. Het aantal bekeuringen voor verblindende verlichting is zeer beperkt: tussen de 0 en 12 per jaar. Wel komt het voor dat fietsers bij staandehoudingen erop worden gewezen dat zij hun verlichting meer naar beneden af moeten te stellen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 ga ik in overleg met partners om in de campagne 'AAN in het donker' ook aandacht te vragen voor afstelling van verlichting, zodat daar bij controles ook op kan worden gewezen en gehandhaafd.

5. *Bent u bereid om in gesprek te gaan met fabrikanten en brancheorganisaties (zoals de RAI Vereniging) om strengere afspraken te maken over de standaardinstellingen en de maximale lichtopbrengst van lampen op nieuwe (elektrische) fietsen?*

De gedragsnorm in het RVV is dat verlichting niet mag verblinden. Deze norm is niet gekwantificeerd in een maximaal toelaatbare lichtsterkte. Dat komt mede doordat de richting van de bundel van de lamp bepalender is dan de lichtsterkte: bij een onjuiste afstelling kan deze verblinden. Het ministerie zal met de verkeersveiligheidspartners meer aandacht vragen voor de juiste afstelling van de lamp. Dat is zinvoller dan strengere regels opleggen aan brancheorganisaties of fabrikanten over de maximale lichtopbrengst.

6. *Zijn er momenteel data beschikbaar over het aantal verkeersongevallen waarbij verblinding door fietsverlichting een rol speelde? Zo nee, bent u bereid dit te laten onderzoeken?*

In zijn algemeenheid geldt dat fietsen in het donker veiliger is als goede verlichting wordt gevoerd. Betrouwbare cijfers over de omvang van het effect van goede verlichting op verkeersveiligheid zijn niet beschikbaar.³ Data waarbinnen alleen is gekeken naar het aspect verblinding is niet bekend, het wordt in de ongevallenregistratie door de politie niet vastgelegd. Het kunnen bepalen van het exacte aantal verkeersslachtoffers door alleen verblinding vergt naar verwachting uitgebreid en langdurig onderzoek. Ik vind het effectiever om geld en capaciteit in te zetten op bewustwording.

7. *Ziet u een rol voor een publiekscampagne om fietsers bewust te maken van het belang van een correcte afstelling van hun koplamp, vergelijkbaar met campagnes voor autoverlichting?*

Met de campagne 'AAN in donker' wordt jaarlijks in het najaar campagne gevoerd voor het voeren van fietsverlichting. Hoewel deze campagne vooral is gericht op het verhogen van het aantal fietsers dat verlichting voert, ga ik in overleg met de betrokken partners met de insteek om zo breed mogelijk aandacht te vragen voor de juiste afstelling van fietsverlichting.

³ [SWOV \(2018\). Openbare en voertuigverlichting. SWOV-factsheet, juli 2018. SWOV, Den Haag.](#)

8. *Hoe beoordeelt u de Duitse StVZO-normen, waarbij een scherpe horizontale afbakening van de lichtbundel verplicht is om verblinding te voorkomen?*⁴

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IenW/bsk-2026/45662

De Duitse Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) regelt dat fietsen alleen op de weg mogen worden gebruikt als die zijn voorzien van verlichting. De verlichting mag ook afneembaar zijn en mag niet knipperen. De 'scherpe horizontale afbakening' (ook wel cut-off genoemd) staat echter niet in de StVZO. Er is wel bepaald dat de koplamp zo moet zijn afgesteld dat andere weggebruikers niet verblind worden. Dit is vergelijkbaar met de Nederlandse regelgeving, met als belangrijkste verschil dat in Nederland geen typegoedgekeurde fietsverlichting verplicht is.

Verder is bepaald dat de verlichting mag zijn voorzien van een dimlichtfunctie en een grootlichtfunctie. Daarnaast moet de verlichting een typegoedgekeuring voordat deze in de handel mag worden gebracht of het wegverkeer mag worden gebruikt.

Al met al is de conclusie dat het Nederlandse en Duitse stelsel vooral qua technische eisen verschillen. In Duitsland zijn technische eisen expliciet bepaald, in Nederland niet. De belangrijkste regel, dat de verlichting zo moet zijn afgesteld dat die niet verblindend is voor anderen, is in Nederland en Duitsland hetzelfde.

9. *Bent u bereid om te verkennen of het overnemen van (delen van) de Duitse normering in de Nederlandse wetgeving een effectieve bijdrage kan leveren aan het terugdringen van verblinding op de fietspaden?*

Zoals in de vorige vraag is toegelicht, is de afstelling van verlichting in Duitsland net zo geregeld als in Nederland, namelijk dat verlichting zo moet zijn afgesteld dat geen andere weggebruikers worden verblind. Het overnemen van het Duitse model ten aanzien van technische eisen zou betekenen dat fietsverlichting moet worden gekeurd aan internationale normen⁵ voor verlichting van motorvoertuigen voordat deze op de markt mag worden gebracht en op een fiets mag worden gebruikt. Tegelijkertijd voorkomt typegoedgekeuring niet dat goedgekeurde verlichting door onjuiste afstelling kan verblinden. Een keuring van fietsverlichting is een majeure wijziging en levert aanzienlijke lasten op voor burgers, bedrijven en handhavende instanties. Dat is niet in lijn met de ambities in het Coalitieakkoord om terughoudend te zijn met nieuwe regelgeving en ook is het niet proportioneel gelet op het doel om verblinding door onjuist afgestelde verlichting te voorkomen. Het in de campagne aandacht vragen voor de juiste afstelling van fietsverlichting is effectiever, sneller en eenvoudiger.

10. *Bent u bereid om de regelgeving rondom verlichtingstechnieken voor micromobiliteit structureel te laten toetsen aan de snelle innovaties in de sector, en kunt u aangeven op welke termijn u de Kamer kunt informeren over een eventuele modernisering van de toelatingseisen voor (e-bike) verlichting?*

Veel eisen aan verlichting van voertuigen komen voort uit internationale overleggen waar Nederland ook bij betrokken is. Voor alle voertuigen waarvoor een typegoedgekeuring is vereist (waaronder micromobiliteit), worden de internationale normen al toegepast en waar nodig periodiek herzien. Het inrichten van een aanvullende structurele toetsing over verlichtingseisen zie ik dan ook als niet zinvol.

⁴ Fietsersbond, Verblindende [fietslampen](#) - Fietsersbond

⁵ [VN/ECE Reglement nr. 87](#), Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van dagrijlichten voor motorvoertuigen

Op dit moment bestaat geen typegoedkeuring voor (alle) elektrische fietsen waarin eisen voor de lichtsterkte van fietsverlichting zijn opgenomen. Daarom wordt de lichtsterkte van fietsverlichting nu niet getoetst en daar zijn ook geen plannen voor. Daarnaast is de afstelling van verlichting (de richting van de lichtbundel van met name de koplamp) geen aspect voor een typegoedkeuring, maar een aspect dat de gebruiker zelf moet afstellen, te meer omdat het al verboden is om andere weggebruikers te verblinden.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/bsk-2026/45662