Ontwerpbesluit voorschriften licht elektrische voertuigen (Kamerstuk 29398, nr. 1255)

Nr.

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG
Vastgesteld op ……. 2026

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het ontwerpbesluit houdende wijziging van verschillende algemene maatregelen van bestuur voor het opnemen van voorschriften voor lichte elektrische voertuigen (Kamerstuk 29398, nr. 1255).

De vragen en opmerkingen zijn op 25 november 2026 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Bouwmeester

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding 1
D66-fractie 2
VVD-fractie 9
PRO-fractie 12
PVV-fractie 13
CDA-fractie 14

Inleiding

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit houdende wijziging van verschillende algemene maatregelen van bestuur voor het opnemen van voorschriften voor lichte elektrische voertuigen (Kamerstuk 29398, nr. 1255). Deze leden steunen het doel van een helder, veilig en toekomstbestendig kader voor lichte elektrische voertuigen (LEV’s). Zij onderschrijven ook het belang van een leeftijdsgebonden helmplicht om jongeren te beschermen tegen ernstig hersenletsel. Over de uitwerking zijn deze leden echter kritisch. Zij constateren dat het besluit op belangrijke punten onvoldoende is onderbouwd: specifieke ongevalscijfers voor zware elektrische (bak)fietsen

ontbreken, de artikeltekst en de nota van toelichting spreken elkaar tegen en de minister zet door ondanks een negatief advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) over het besluit en van de RDW over de helmvrijstelling. Deze leden vrezen dat gezinnen, mensen met een beperking en ondernemers in de stadslogistiek onevenredig worden geraakt, terwijl de verkeersveiligheidswinst niet is aangetoond. Zij verwachten dat de minister deze punten overtuigend beantwoordt of het besluit aanpast, voordat het wordt vastgesteld.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit. Zij vinden het belangrijk dat het aantal jongeren met ernstig hoofdletsel afneemt en dat iedereen veilig gebruik kan maken van het fietspad. Ouders moeten kunnen nagaan welke regels voor hun kinderen gelden, ondernemers moeten weten welke voertuigen zij kunnen blijven gebruiken en de politie moet de regels op straat kunnen handhaven. Deze leden hebben daarover de volgende vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel en hebben nog enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het voorgelegde ontwerpbesluit en stellen nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit houdende wijziging van verschillende algemene maatregelen van bestuur voor het opnemen van voorschriften voor lichte elektrische voertuigen. Deze leden zijn voorstander van de helmplicht voor jongeren tot 18 jaar op elektrische fietsen, waaronder fatbikes, en op lichte elektrische voertuigen, zoals toegelaten e-steps en segways. Ook vinden deze leden het een goede zaak dat er aandacht is voor de veiligheid van kinderen achterop een elektrische fiets of in een elektrische bakfiets.

D66-fractie

Aanleiding - De wijzigingswet

De leden van de D66-fractie lezen dat het LEV-kader wordt ingevoerd via de wijzigingswet, dit besluit en een ministeriële regeling. Belangrijke keuzes, zoals de goedkeuringsplicht voor zware elektrische (bak)fietsen, de technische eisen en de stabiliteitseisen voor de vrijstelling van de helmplicht, worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Op die regeling rust geen voorhang. Kan de minister per onderdeel van het LEV-kader aangeven of het in de wijzigingswet, in dit besluit of in de ministeriële regeling is of wordt geregeld en welke van deze regelingen al zijn vastgesteld?

Hoofdlijnen van het besluit - De onderverdeling van fietsen met trapondersteuning in subcategorieën

De leden van de D66-fractie lezen in de memorie van toelichting bij de wijzigingswet dat de regels voor LEV’s niet

gaan gelden voor elektrische fietsen die primair bedoeld zijn voor individueel of gezinsgebruik (Kamerstuk 36269, nr. 3, p. 19). Deze leden hechten aan die toezegging en betwijfelen of het besluit haar waarmaakt.

De leden van de D66-fractie constateren dat de tekst van het nieuwe artikel 1a Besluit voertuigen spreekt van een massa van ten hoogste 75 kilogram "en" ten hoogste vier passagierszitplaatsen "of" een technisch toegestane maximummassa van ten hoogste 250 kilogram. De nota van toelichting stelt daarentegen dat elk van de drie criteria afzonderlijk leidt tot indeling als LEV-2. Moet artikel 1a zo worden gelezen dat een fiets aan alle drie de grenzen moet voldoen om een gewone elektrische fiets te blijven, of volstaat het voldoen aan één van beide criteria? Is de minister bereid de artikeltekst zo aan te passen dat over de reikwijdte geen twijfel kan bestaan? Kan de minister een overzicht geven van gangbare modellen elektrische bakfietsen op de Nederlandse markt die door de grens van 75 kg, vier zitplaatsen of 250 kg als LEV-2 kwalificeren? Hoeveel van deze voertuigen worden naar verwachting door gezinnen gebruikt, zo vragen deze leden?

De leden van de D66-fractie lezen dat de grens van 250 kg is afgeleid van een massa van 55 kg en een laadvermogen van 175 kg, wat samen 230 kg is. Waarom is het veronderstelde laadvermogen van 175 kg niet heroverwogen, toen het eigen gewicht werd verhoogd van 55 kg naar 75 kg? Waarom telt de accu niet mee bij het bepalen van de massa, terwijl de nota van toelichting de indeling juist rechtvaardigt met de kinetische energie bij een botsing? Op welk verkeersveiligheidsonderzoek zijn de grenzen van 75 kg en 250 kg gebaseerd? Waarom vormen kenmerken als breedte, remweg, stabiliteit en snelheid geen onderdeel van de categorie-indeling?

De leden van de D66-fractie lezen dat zware elektrische (bak)fietsen volgens de minister vergelijkbaar zijn met "lichte autootjes of bso-bussen". Tegelijk erkent de nota van toelichting dat er geen cijfers beschikbaar zijn over verkeersongevallen met deze voertuigen. Deze leden vinden het opmerkelijk dat een vergaand pakket aan verplichtingen wordt ingevoerd zonder dat het probleem dat het moet oplossen in cijfers is aangetoond. Op welke onderzoeken en empirische gegevens baseert de minister de conclusie dat zware elektrische (bak)fietsen grotere verkeersveiligheidsrisico's opleveren dan reguliere elektrische fietsen? Waarom acht de minister het gehele pakket van kentekenplicht, verzekeringsplicht, minimumleeftijd en risicoaansprakelijkheid proportioneel, nu specifieke ongevalscijfers ontbreken? Welke minder vergaande alternatieven, zoals alleen een verzekeringsplicht of een lichter regime voor professionele cargobikes die aan hoge technische eisen voldoen, zijn onderzocht en waarom zijn deze verworpen?

De leden van de D66-fractie lezen dat ook medische fietsen, die zijn ontworpen voor het vervoer van personen met een beperking, onder de categorie LEV’s komen te vallen. De minister ziet volgens de nota van toelichting "geen aanleiding" om deze fietsen uit te zonderen, maar licht dit op geen enkele wijze toe. Deze leden vinden dat onvoldoende voor een maatregel die een kwetsbare groep direct raakt. Deze leden wijzen erop dat meersporige fietsen, zoals duofietsen en rolstoelfietsen, door hun constructie en functie vaak zwaarder zijn, en dat ze ouderen en mensen met een beperking mobiel houden. Welke typen medische en aangepaste fietsen komen door de gekozen grenswaarden onder LEV-2 te vallen en hoeveel gebruikers worden hierdoor geraakt? Is onderzocht wat de kentekenplicht, de verzekeringsplicht en de minimumleeftijd betekenen voor de zelfstandige mobiliteit van mensen met een beperking? Waarom is voor deze fietsen geen afzonderlijke proportionaliteitstoets of uitzonderingsmogelijkheid opgenomen? Is de minister bereid te onderzoeken of deze fietsen onder het bestaande regime voor gehandicaptenvoertuigen kunnen worden gebracht, zo vragen deze leden?

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie of de minister bereid is de grenswaarden en het regime voor zware elektrische (bak)fietsen vóór definitieve vaststelling opnieuw te bezien, indien niet overtuigend kan worden aangetoond dat deze leiden tot een proportionele en aantoonbare verbetering van de verkeersveiligheid.

Categorieën LEV-1 en LEV-2
De leden van de D66-fractie lezen dat in eerdere uitwerkingen van het LEV-kader onderscheid werd gemaakt tussen vier categorieën, waaronder een onderscheid tussen zwaardere LEV’s voor goederenvervoer en voor personenvervoer. Het besluit kiest nu voor twee categorieën. Daardoor vallen voertuigen met zeer uiteenlopende functies, zoals een cargobike voor pakketbezorging en een bso-bus, onder hetzelfde regime. Waarom is de eerdere indeling in vier categorieën losgelaten en welke gevolgen heeft het vervallen van het onderscheid tussen goederen- en personenvervoer voor de eisen die aan deze voertuigen en hun gebruikers worden gesteld, zo vragen deze leden?

Overgangsrecht voor LEV’s die op 1 januari 2028 al in gebruik zijn genomen en waarvoor tot dat moment nog geen registratie en kentekenplicht gold
De leden van de D66-fractie lezen dat de kosten van conversie voor de meeste eigenaren beperkt blijven tot €19. Uit de bijlage bij de nota van toelichting blijkt echter dat voor eigenaren met meer dan twee voertuigen of zonder voertuigidentificatienummer een inspectie op locatie nodig kan zijn, met aanzienlijk hogere kosten per bezoek en per voertuig. Wat zijn de verwachte conversiekosten voor

organisaties met meerdere voertuigen, zoals kinderopvangorganisaties en logistieke bedrijven? Hoe worden eigenaren van bestaande zware elektrische (bak)fietsen en meestepsteps tijdig bereikt en geïnformeerd, zo vragen deze leden?

Minimumleeftijden voor LEV's
De leden van de D66-fractie lezen dat voor LEV-2 een minimumleeftijd van 18 jaar gaat gelden, omdat de verwachting is dat een bestuurder vanaf die leeftijd voldoende verkeersinzicht heeft ontwikkeld. Deze leden missen een concrete onderbouwing van deze grens, die afwijkt van de minimumleeftijd van 16 jaar voor snor- en bromfietsen. Op welke verkeersveiligheidsgegevens is de minimumleeftijd van 18 jaar gebaseerd en waarom is niet gekozen voor 16 jaar? Heeft de minister aanwijzingen dat minderjarigen nu zware elektrische (bak)fietsen besturen, hoe vaak gebeurt dit en zijn daarbij ongevallen bekend? Zijn de gevolgen van deze leeftijdsgrens voor het beroepsmatig gebruik van cargobikes, bijvoorbeeld door bezorgers van 16 en 17 jaar, onderzocht, zo vragen deze leden?

Leeftijdsgebonden helmplicht
De leden van de D66-fractie zijn verontrust over de sterke stijging van ernstig hoofd- en hersenletsel onder jongeren op elektrische fietsen. Zij steunen daarom de inzet om jongeren beter te beschermen. Deze leden willen wel dat de helmplicht goed is onderbouwd, uitvoerbaar is en het fietsen niet onnodig ontmoedigt.

Doel en noodzaak van de helmplicht
De leden van de D66-fractie lezen dat de onderbouwing van de helmplicht vooral is gebaseerd op letselcijfers van jongeren van 12 tot en met 17 jaar die zelf een elektrische fiets besturen. De helmplicht geldt echter ook voor kinderen die als passagier in een elektrische bakfiets of achterop een elektrische fiets worden vervoerd. Op welke ongevals- en letselcijfers baseert de minister de helmplicht voor kinderen die als passagier worden vervoerd? Is aangetoond dat een helm bij deze vervoerswijze een substantiële aanvullende veiligheidswinst oplevert? Waarom geldt de helmplicht wel voor een kind in een elektrische bakfiets, maar niet voor hetzelfde kind in een bakfiets zonder trapondersteuning? Is onderzocht of deze verplichting ouders ontmoedigt om hun kinderen per bakfiets naar school of de kinderopvang te brengen, zo vragen deze leden?

De leden van de D66-fractie lezen dat circa 16 procent van de jongeren op een elektrische fiets verwacht over te stappen op een ander vervoermiddel. De nota van toelichting rekent daarbij "laten rijden door ouders" samen met de gewone fiets en het openbaar vervoer tot de overstap naar een modaliteit met een lager ongevalsrisico. Hoeveel jongeren verwacht de minister dat als gevolg van de helmplicht met de auto worden gebracht? Hoe verklaart de minister het verschil tussen dit

percentage van 16 procent en het percentage van 20 procent dat in de bijlage bij de nota van toelichting wordt genoemd?

Uitzonderingen op de helmplicht
De leden van de D66-fractie lezen dat passagiers in door de RDW aangewezen LEV's met meer dan twee wielen en meer dan vier zitplaatsen, zoals bso-bussen, worden vrijgesteld van de helmplicht. De RDW adviseerde negatief over deze vrijstelling, omdat een stabiliteitstoets de beschermende werking van een helm niet volledig vervangt en hoofden van passagiers bij kantelen of een aanrijding buiten het voertuig kunnen raken. Waarom wijkt de minister af van dit advies van de RDW en hoe heeft hij het risico op hoofdletsel bij kantelen of een zijdelingse aanrijding gewogen?

De leden van de D66-fractie constateren dat de minister regeldruk bij bso-bussen een reden acht om van de helmplicht af te wijken, terwijl voor zware elektrische (bak)fietsen een breed pakket aan verplichtingen wordt ingevoerd zonder specifieke ongevalscijfers. Deze leden zien hierin een ongelijke weging van regeldruk en veiligheid. Hoe rechtvaardigt de minister dit verschil, zo vragen deze leden?

De leden van de D66-fractie lezen dat de vrijstelling niet geldt voor de naar schatting 1.800 bestaande zware elektrische bakfietsen in de kinderopvang. Daardoor hoeft een kind in de bso-bus geen helm te dragen, maar een kind in de bakfiets van dezelfde opvang wel. Is de minister bereid de vrijstellingsmogelijkheid open te stellen voor andere voertuigen die aantoonbaar voldoende stabiel zijn, waaronder deze bestaande bakfietsen, bijvoorbeeld via een individuele goedkeuring?

Gevolgen
De leden van de D66-fractie vragen de minister daarnaast welke concrete reductie van het aantal ernstig gewonden en verkeersdoden hij jaarlijks verwacht als gevolg van dit besluit, uitgesplitst naar de verschillende maatregelen. Indien het effect van de afzonderlijke maatregelen niet kan worden gekwantificeerd, waarop baseert de minister dan de conclusie dat de verwachte baten opwegen tegen de lasten?

Regeldrukeffecten
De leden van de D66-fractie lezen dat de regeldrukberekening uitgaat van één helm van €40 per kind, terwijl kinderen uit hun helm groeien en gezinnen vaak meerdere kinderen hebben. Hoe voorkomt de minister dat de kosten van helmen een drempel vormen voor gezinnen met een laag inkomen?

Toezicht en handhaving
De leden van de D66-fractie onderschrijven dat het probleem van fatbikes niet alleen met een helmplicht kan worden opgelost. Zij wijzen op de aanpak van illegale import, online verkoop en het opvoeren van elektrische fietsen, die ook

bonafide fabrikanten en importeurs schaadt. Welke concrete maatregelen en resultaten verwacht de minister vóór 1 september 2027 van de samenwerking tussen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Douane en de politie op deze terreinen? Hoe wordt daarbij een gelijk speelveld geborgd tussen aanbieders van legale voertuigen en aanbieders die zich aan de regels onttrekken?

Evaluatie en monitoring
De leden van de D66-fractie lezen dat de helmplicht binnen enkele jaren na inwerkingtreding wordt geëvalueerd, maar dat de effecten van de overige regels voor LEV's alleen worden gemonitord. Juist het regime voor zware elektrische (bak)fietsen rust volgens deze leden op een beperkte empirische basis. Is de minister bereid ook dit regime binnen drie jaar na inwerkingtreding te evalueren, met aandacht voor verkeersveiligheid, regeldruk en verschuivingseffecten naar andere vervoermiddelen, zo vragen deze leden?

Advies en consultatie - Regeldruk en verschuivingseffecten
De leden van de D66-fractie hechten aan schone, veilige en ruimte-efficiënte stadslogistiek, waarin cargobikes een belangrijke rol spelen. Deze leden lezen dat ondernemers in de mkb-toets waarschuwen dat meer regels kunnen leiden tot een verschuiving van cargobikes naar kleine busjes. Ook blijkt uit een inventarisatie van DTV dat grote logistieke dienstverleners een afname verwachten van het gebruik van LEV-2-voertuigen. De nota van toelichting noemt dit signaal, maar weegt het vervolgens niet mee. Welke verschuiving van professionele cargobikes naar (elektrische) bestelwagens verwacht de minister als gevolg van dit besluit en hoeveel extra bestelwagenkilometers levert dat naar verwachting op? Wat betekent een dergelijke verschuiving voor de verkeersveiligheid, de drukte en het ruimtegebruik in steden, en voor klimaat en luchtkwaliteit? Heeft de minister deze effecten afgewogen tegen de verwachte verkeersveiligheidswinst van het besluit en kan hij die afweging met de Kamer delen? Hoe voorkomt de minister dat veilige cargobikes door deze regulering onaantrekkelijker worden dan bestelwagens?

Helmplicht
De leden van de D66-fractie lezen in paragraaf 10.1.3 van de nota van toelichting dat de vrijstelling geldt voor LEV's "met twee wielen", terwijl elders wordt gesproken over LEV's "met meer dan twee wielen". Kan de minister bevestigen welke van beide is bedoeld?

Internetconsultatie
De leden van de D66-fractie constateren dat uit de internetconsultatie blijkt dat 55 procent van de indieners, 163 van de 293 reacties, de voorgestelde regels niet uitvoerbaar, logisch of voldoende bijdragend aan de verkeersveiligheid vindt. Welke concrete wijzigingen heeft de minister naar

aanleiding van deze kritiek doorgevoerd?

De leden van de D66-fractie lezen dat in de internetconsultatie door meerdere partijen is gesteld dat het nieuwe stelsel mogelijk niet in lijn is met het EU-recht. De nota van toelichting verwijst voor de beantwoording naar de ministeriële regeling. Kan de minister deze bezwaren puntsgewijs weergeven en dragend motiveren waarom het besluit volgens hem wel verenigbaar is met het EU-recht? Hoe verhouden deze aanvullende nationale eisen zich tot het uitgangspunt om geen nationale koppen op Europese regelgeving te zetten?

Tot slot lezen de leden van de D66-fractie dat onder meer de Fietsersbond Amsterdam, Artsen voor Veilig Fietsen en het Expertpanel Fietsen & Gezondheid een gerichte helmplicht steunen, mits deze wordt aangevuld met investeringen in infrastructuur en effectieve monitoring van verschuivingseffecten. In hoeverre wordt aan deze randvoorwaarden voldaan, zo vragen deze leden?

Uitvoeringstoets RDW
De leden van de D66-fractie lezen dat de RDW het besluit uitvoerbaar acht, mits de juridische, organisatorische, technische en financiële randvoorwaarden uit de uitvoeringstoets tijdig worden ingevuld. Kan de minister per randvoorwaarde aangeven hoe en wanneer daaraan wordt voldaan? Welke randvoorwaarden zijn op dit moment nog niet volledig ingevuld? Kan de minister toezeggen het besluit niet in werking te laten treden, voordat de RDW heeft bevestigd dat aan alle noodzakelijke voorwaarden voor uitvoering is voldaan?

Adviescollege Toetsing Regeldruk
De leden van de D66-fractie lezen dat het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft geadviseerd het conceptbesluit niet in procedure te brengen, onder meer omdat een deugdelijke probleemanalyse ontbrak. Welke onderdelen van het ontwerp zijn naar aanleiding van dit advies inhoudelijk gewijzigd? Kan de minister per adviespunt van het ATR aangeven of dit volledig, gedeeltelijk of niet is overgenomen en, waar het niet volledig is overgenomen, motiveren waarom?

De leden van de D66-fractie lezen dat VNO-NCW na het ATR-advies is geconsulteerd en geen bezwaren ziet tegen het besluit. Zij vragen waarom het oordeel van een brede werkgeversorganisatie zwaarder lijkt te wegen dan het advies van het onafhankelijke adviescollege. Welke rol heeft dit oordeel gespeeld bij de afweging om het besluit ondanks het negatieve ATR-advies in procedure te brengen? Zijn ook de direct geraakte sectoren, zoals de kinderopvang en de stadslogistiek, na het ATR-advies opnieuw geraadpleegd, zo vragen deze leden?

Uitvoerbaarheidstoets decentrale overheden (UDO)
De leden van de D66-fractie lezen dat het fietspad het uitgangspunt blijft voor alle LEV's en dat via pilots wordt bezien of lokaal maatwerk mogelijk is. Grote steden en de VNG maken zich zorgen over de drukte en de snelheidsverschillen op het fietspad. Als zware elektrische (bak)fietsen vanwege hun massa en omvang niet langer vergelijkbaar worden geacht met gewone fietsen, waarom acht de minister het fietspad dan in algemene zin wel de aangewezen plaats voor deze voertuigen? Is onderzocht wat de verkeersveiligheidseffecten zijn van zware LEV-2-voertuigen tussen reguliere en kwetsbare fietsers op het fietspad? Wanneer starten de pilots met lokaal maatwerk en wanneer kan de Kamer de resultaten daarvan verwachten, zo vragen deze leden?

Notificatie
De leden van de D66-fractie lezen in paragraaf 11 van de nota van toelichting dat de datum van notificatie bij de Europese Commissie nog als "PM" is opgenomen. Wanneer is of wordt het ontwerpbesluit genotificeerd? Is de beoogde inwerkingtreding van de helmplicht per 1 september 2027 haalbaar, gelet op de standstilltermijn van drie maanden en eventuele reacties van de Europese Commissie of andere lidstaten, zo vragen deze leden?

Tot slot
De leden van de D66-fractie vragen de minister deze vragen afzonderlijk te beantwoorden. Kan de minister de antwoorden vóór het einde van de voorhangtermijn en het commissiedebat Verkeersveiligheid van 16 december 2026 aan de Kamer sturen?

VVD-fractie
Helmplicht voor minderjarigen
De leden van de VVD-fractie lezen dat het aantal 12- tot en met 17-jarigen dat na een ongeval met een elektrische fiets met hersenletsel op de spoedeisende hulp belandde tussen 2020 en 2024 is verzesvoudigd. In hoeverre laten de beschikbare cijfers onderscheid toe tussen reguliere elektrische fietsen, fatbikes en opgevoerde voertuigen? Aan de hand van welke cijfers beoordeelt de minister straks of de helmplicht het aantal gevallen van ernstig hoofdletsel terugdringt en wanneer ontvangt de Kamer die evaluatie?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de invoering per 1 september 2027 wordt voorbereid. Wanneer krijgen ouders en jongeren duidelijkheid over de eisen waaraan een helm moet voldoen en over wie verantwoordelijk is als een minderjarige zonder helm wordt vervoerd? Welke afspraken maakt de minister met de politie over de handhaving vanaf de ingangsdatum?

De leden van de VVD-fractie vragen welke ongevals- en letselgegevens beschikbaar zijn over kinderen die als

passagier in een elektrische bakfiets worden vervoerd. Hoe onderbouwt de minister op basis daarvan het verschil tussen elektrische en niet-elektrische bakfietsen en tussen reguliere elektrische bakfietsen en de goedgekeurde voertuigen waarvoor een uitzondering wordt voorgesteld? Heeft de minister onderzocht of de helmplicht gevolgen heeft voor de keuze van ouders om hun kinderen met de fiets of de auto naar school of de opvang te brengen?

Fatbikes en opgevoerde voertuigen
De leden van de VVD-fractie lezen dat voor een afzonderlijke minimumleeftijd voor fatbikes nog een juridische afbakening nodig is. Op welke objectieve kenmerken wil de minister die afbakening baseren? Hoe kan een agent op straat vaststellen of een fiets daaronder valt, ook als fabrikanten het uiterlijk of de uitvoering aanpassen? Wanneer ontvangt de Kamer de uitwerking van de minimumleeftijd en van de mogelijkheden voor gemeenten om fatbikes op specifieke plekken te weren?

De leden van de VVD-fractie vinden dat fabrikanten en verkopers die zich aan de regels houden, eerlijk moeten kunnen concurreren. Welke concrete maatregelen nemen de ILT, de NVWA, de Douane en de politie voor 1 september 2027 tegen de invoer en online verkoop van voertuigen die niet aan de eisen voldoen en tegen het bedrijfsmatig opvoeren van elektrische fietsen? Wie is waarvoor verantwoordelijk en aan welke resultaten kan de Kamer zien of de aanpak werkt? Hoe borgt de minister dat de politie na invoering van de helmplicht voldoende capaciteit houdt voor controles op opgevoerde en niet-toegelaten voertuigen?

Uitzondering
De leden van de VVD-fractie lezen dat de RDW een helmplicht zonder uitzondering de meest robuuste oplossing vindt. Stabiliteitseisen en gordels beperken het risico, terwijl bij kantelen nog steeds hoofdletsel kan ontstaan. Het ontwerpbesluit bevat een tijdelijke uitzondering voor passagiers in bepaalde goedgekeurde voertuigen met meer dan twee wielen en meer dan vier passagiersplaatsen met gordels, mits die gordels worden gebruikt. Op welke gegevens baseert de minister zijn inschatting van het risico op hoofdletsel tijdens die overgangsperiode, voordat de voertuigen aan de aanvullende eisen voor aanwijzing door de RDW zijn getoetst?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de aanvullende eisen bekend worden en vanaf wanneer fabrikanten een aanvraag bij de RDW kunnen indienen. Kunnen kinderopvangorganisaties vóór afloop van de tijdelijke uitzondering vaststellen voor welke voertuigen een aanwijzing geldt? Hoe worden organisaties die kinderen vervoeren in zware elektrische bakfietsen zonder typegoedkeuring, en daardoor buiten de voorgestelde uitzondering vallen, voorbereid op de helmplicht?

Voertuigindeling en minimumleeftijd
De leden van de VVD-fractie vragen waarom het eerdere onderscheid tussen zware lichte elektrische voertuigen voor personenvervoer en voor goederenvervoer niet afzonderlijk terugkomt in de indeling in LEV-1 en LEV-2. Kan de minister per voertuigtype in één overzicht aangeven welke technische toelatingseisen en gebruiksregels gelden, vanaf wanneer en met welk overgangsrecht?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de minimumleeftijd voor het besturen van voertuigen in categorie LEV-2 op achttien jaar wordt gesteld. Op welke ongevalsgegevens of andere verkeersveiligheidsgegevens is die grens gebaseerd? Welke gevolgen verwacht de minister voor bezorgbedrijven en kinderopvangorganisaties die nu 16- of 17-jarigen op deze voertuigen inzetten? Hoe worden werkgevers en werknemers voor de invoering geïnformeerd?

De leden van de VVD-fractie vragen wat de voorgestelde gewichtsgrenzen betekenen voor elektrische duo- en rolstoelfietsen. Welke van deze fietsen vallen door hun constructie of draagvermogen onder LEV-2 en wat betekent dat voor bestaande gebruikers en aanbieders? Is de minister bereid te onderzoeken of de bestaande regels voor gehandicaptenvoertuigen of gericht maatwerk binnen het LEV-kader uitkomst bieden, zodat mensen die van deze fietsen afhankelijk zijn ze veilig kunnen blijven gebruiken?

Elektrische steps
De leden van de VVD-fractie vragen hoe de minister het verschil in helmplicht onderbouwt tussen toegelaten, permanent aangedreven elektrische steps met een maximumconstructiesnelheid van 25 kilometer per uur en snorfietsen. Welke verschillen in ongevals- en letselrisico rechtvaardigen volgens de minister dat voor bestuurders van deze steps een leeftijdsgebonden helmplicht wordt voorgesteld, terwijl voor snorfietsers een helmplicht voor alle leeftijden geldt?

Verzekering, registratie en overgangsrecht
De leden van de VVD-fractie lezen dat de verzekeringsplicht voor zware elektrische bakfietsen volgens het ontwerpbesluit op 1 januari 2028 ingaat. Voor voertuigen die voor die datum in gebruik zijn genomen, gaat de kentekenplicht op 1 januari 2030 in. Hoe kunnen eigenaren hun voertuig in de tussenliggende periode verzekeren en bij een controle aantonen dat het verzekerd is? Welke gegevens verlangt de RDW voor registratie van bestaande voertuigen en welke bewijsstukken worden geaccepteerd, als de oorspronkelijke aankoopdocumenten ontbreken? Kan de minister vóór invoering duidelijk maken wat registratie en verzekering naar verwachting kosten en wat een eigenaar kan doen, als registratie van zijn voertuig niet mogelijk blijkt?

PRO-fractie
De leden van de PRO-fractie constateren dat met het nieuwe voorstel stappen worden gezet om de indeling van soorten voertuigen, hun rol in het verkeer en verschillende aspecten van verkeersveiligheid duidelijker en toekomstbestendiger te maken. Dit was ook een grote wens van deze leden. Of met het voorliggende voorstel alle doelen worden behaald, blijft nog wel een vraag.

De leden van de PRO-fractie stellen vast dat de voorgestelde indeling nog steeds een gedetailleerde technische omschrijving van voertuigen vergt of in het geval van de bso-bus een gebruiksdoel. Hoe toekomstvast is deze indeling? Immers, de hele noodzaak voor deze regeling en voor het Europese LEV-kader is nou juist de grote variëteit aan nieuwe voertuigen die er inmiddels is. En deze zal naar verwachting steeds verder toenemen. De voorliggende regeling omschrijft de nu meest populaire varianten en sluit dan af met ‘overige LEV 1 of 2’. Is dit voldoende?

De leden van de PRO-fractie merken op dat een belangrijke aanleiding de toenemende problematiek rond fatbikes was. Het gaat hierbij om zowel de toename in ernst en omvang van letsel bij vaak jonge bestuurders, als de algehele afname van de gepercipieerde verkeersveiligheid door het verkeersgedrag van veel fatbikebestuurders. Deze leden lezen in de stukken dat voor de fatbike nu niets gaat veranderen, behalve een helmplicht voor bestuurders tot 18 jaar. Dat kan bijdragen aan de afname van hersenletsel na ongelukken van jonge fatbikebestuurders, maar doet verder niets aan het verkeersgedrag en de verkeersveiligheid. Waarom is gekozen voor deze beperkte invulling?

De leden van de PRO-fractie vragen waarom niet algemener is gekozen voor een minimumleeftijd voor het besturen van (elektrisch) gemotoriseerde voertuigen, een bewijs van rijvaardigheid en kennis van verkeersregels en bijbehorende verzekeringsplicht. Deze leden begrijpen dat het lastig is om een juridisch onderscheid te maken tussen fatbikes en andere lichte elektrische fietsen. Maar was dan een bredere algemene regel, waarbij elk gemotoriseerd voertuig automatisch (minimaal) een brommer/snorfiets is, niet handiger geweest, zowel qua verkeersveiligheid, als handhaafbaarheid en toekomstvastheid? Kan de minister toelichten waarom het soort aandrijving, benzine of accu, bepalend is voor de vraag of je een rijbewijs en verzekering moet hebben, wat de plek op de weg is en of je wel of geen helm op moet? Waarom is dat van belang, als de voor het verkeer relevante kenmerken, zoals snelheid en massa hetzelfde (mogen) zijn?
Of is het zo dat ‘minder werk voor de RDW en CBR’ het heeft gewonnen van ‘minder werk voor de spoedeisende hulp (SEH) en traumachirurgen’?

De leden van de PRO-fractie zijn benieuwd naar hoe de helmplicht voor 12-minbestuurders de overlast en algemene

verkeersonveiligheid door fatbikes, elektrische steps en andere nieuwe voertuigen gaat beteugelen. Welke bijdrage aan veilig en verantwoord verkeersgedrag of kennis van verkeersregels gaat de helmplicht leveren? Waarom is afgezien van een minimumleeftijd? En hoe gaat de helmplicht voor kinderen worden gehandhaafd?

De leden van de PRO-fractie zijn verbaasd dat de eerdere lijn dat bestuurders van de opvolger van de Stint, zoals de bso-bus en mogelijk vergelijkbare voertuigen, geen rijbewijs meer nodig hebben. Juist het vervoer van groepen kleine kinderen rechtvaardigt toch wel minimale eisen aan de rijvaardigheid van bestuurder. De minister stelt dat met het bereiken van de leeftijd van 18 jaar bestuurders geacht worden voldoende verkeersinzicht te hebben. Maar getest wordt dat inzicht, de technische vaardigheid en kennis van de verkeersregels niet. Was dat niet een van de lessen van het drama met de Stint? En als dergelijke voertuigen al een aparte categorie worden, wat is dan het bezwaar om juist voor het beroepsmatige vervoer van groepen kinderen de eisen zwaarder te laten zijn? In hoeverre zijn hier de belangen van de sector zwaarder gewogen dan die van de verkeersveiligheid?

PVV-fractie
De leden van de PVV-fractie vragen de minister waarom het voortaan verplicht wordt om voor elektrische bakfietsen een kenteken aan te vragen. Welk concreet probleem wordt hiermee opgelost en waarom is deze verplichting noodzakelijk?

Daarnaast vragen de leden van de PVV-fractie op basis van welke specifieke ongevals- en letselgegevens de minister de helmplicht voor kinderen die als passagier in een elektrische bakfiets worden vervoerd, rechtvaardigt.

Ook vragen de leden van de PVV-fractie de minister om een overzicht te verstrekken van de technische toelatingseisen en gebruikseisen per voertuigtype. Kan de minister daarbij specifiek ingaan op de verschillen tussen goederen- en personenvervoer, de invoeringsdata en het toepasselijke overgangsrecht? Hoe voorkomt de minister dat de nieuwe categorisering leidt tot onnodige regeldruk?

De leden van de PVV-fractie constateren dat veiligheidsgordels, indien deze in een voertuig aanwezig zijn, verplicht gedragen moeten worden. Deze leden vragen de minister hoe wordt voorkomen dat fabrikanten er juist voor kiezen om geen veiligheidsgordels te monteren, om daarmee de draagplicht te omzeilen. Welk nut heeft deze maatregel dan?

De leden van de PVV-fractie vragen de minister waarom er niet voor is gekozen om ook voor elektrische fietsen een minimumleeftijd vast te stellen. Waarom geldt voor deze

voertuigen een andere benadering dan voor de overige LEV’s?

Ook constateren de leden van de PVV-fractie dat er onderscheid wordt gemaakt tussen de helmplicht voor LEV’s en die voor snor- en bromfietsen. Deze leden vragen de minister waarom hiervoor is gekozen en in hoeverre bij de totstandkoming van dit beleid rekening is gehouden met de gevolgen voor de markt voor snor- en bromfietsen. Is de minister zich ervan bewust dat deze markt al te maken heeft met toenemende concurrentie van elektrische fietsen? Welke gevolgen verwacht de minister dat de nieuwe regelgeving heeft voor het gebruik en de verkoop van snor- en bromfietsen?

Tot slot vragen de leden van de PVV-fractie waarom de minimumleeftijd voor het besturen van een LEV-2 wordt verhoogd van 16 naar 18 jaar, terwijl voor het besturen van snor- en bromfietsen een minimumleeftijd van 16 jaar geldt. Wat is volgens de minister het verschil? Deze leden wijzen erop dat onder LEV-2 ook elektrische voertuigen vallen die veelvuldig worden ingezet door bso’s. Is bij de minister bekend hoeveel medewerkers van bso's jonger zijn dan 18 jaar en hierdoor niet langer deze voertuigen mogen besturen? Welke gevolgen verwacht de minister hiervan voor de personele inzet en bedrijfsvoering van deze organisaties?

CDA-fractie
De leden van de CDA-fractie benadrukken het belang van de aanpak van de overlast door bestuurders van fatbikes. Deze leden onderstrepen daarbij het belang dat deze aanpak doorgaat, ook al komt er nu een helmplicht tot 18 jaar voor elektrische fietsen. In de brief van 24 april 2026 (Kamerstuk 29398, nr. 1220) heeft de minister verschillende maatregelen aangekondigd, waaronder een aparte voertuigcategorie, een minimumleeftijd en de mogelijkheid voor gemeenten om fatbikevrije zones in te stellen. Deze leden vragen welke stappen sinds deze brief zijn gezet en of er al zicht is op de uitkomst van de aangekondigde onderzoeken. Deze leden vragen ook wat sinds deze brief concreet is gedaan om de overlast tegen te gaan en welke verdere inspanningen de komende tijd samen met gemeenten worden verricht.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) nadrukkelijk wijst op de risico’s van e-steps en de kwetsbaarheid van de bestuurders hiervan. Dan gaat het onder andere over de kleine wielen, de staande houding en het bewaren van evenwicht op een e-step. Deze leden vinden het van belang dat deze risico’s goed in kaart worden gebracht. Daarom vragen deze leden om inzicht in de risico’s die ook bij goedgekeurde e-steps blijven bestaan. Deze leden vragen ook wat bekend is over de kans op ongelukken met deze voertuigen en in het bijzonder over het risico op hoofd- en hersenletsel. Zij vragen of deze risico’s vergeleken kunnen

worden met die bij elektrische fietsen, snorfietsen en fatbikes.

De leden van de CDA-fractie vragen bij het toestaan van e-steps in het bijzonder aandacht voor de risico’s voor jongvolwassen bestuurders, de groep van 18 tot 21 jaar. Deze leden wijzen op wat bekend is over de verhoogde risico’s bij jonge bestuurders van andere voertuigen. Deze leden vragen naar cijfers over de verschillen in ongelukken en letsel tussen jongvolwassen en oudere bestuurders van e-steps. Deze leden vragen ook of onderzocht kan worden welke rol factoren als rijervaring, groepsdruk en het anders inschatten van gevaren hierbij spelen. Zij wijzen daarbij op de speelse uitstraling die e-steps hebben en het risico dat de grenzen van veilig rijgedrag daarbij minder duidelijk zijn dan bij andere voertuigen.

De leden van de CDA-fractie hebben vragen over de afweging om voor de meeste bso-bussen een uitzondering op de helmplicht voor kinderen mogelijk te maken. Deze leden hebben begrip voor de praktische bezwaren vanuit de kinderopvangsector. Het organiseren van de helmplicht brengt voor kinderopvangorganisaties verschillende uitdagingen met zich mee, zowel wat betreft de dagelijkse uitvoering als de handhaving. Hier staat de verkeersveiligheid van kinderen tegenover. De risico's voor kinderen worden niet kleiner, doordat het dragen van een helm in de praktijk lastig te organiseren is. De RDW geeft bovendien aan dat het vanuit verkeersveiligheid het beste is om geen uitzondering te maken. Deze leden vragen daarom hoe het kabinet de praktische bezwaren heeft afgewogen tegen de veiligheid van kinderen en hoe deze afweging tot een uitzondering heeft geleid.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de RDW daarnaast waarschuwt dat stabiliteitstesten geen bescherming bieden, als een bso-bus door een aanrijding toch kantelt. Deze leden vragen wat er nog in de weg staat om de aanvullende bescherming bij botsingen die de RDW noemt, zoals gordels en een constructie die beter beschermt, als voorwaarde te stellen voor een vrijstelling. Deze leden constateren dat de helmplicht wel gaat gelden voor kinderen in andere zware elektrische bakfietsen die door kinderopvangorganisaties worden gebruikt. Deze leden vragen naar de kosten en andere praktische obstakels die dit voor deze organisaties met zich meebrengt. Zij vragen in het bijzonder hoe de uitvoerbaarheid voor deze kinderopvangorganisaties is beoordeeld en wat er wordt gedaan om ervoor te zorgen dat zij de helmplicht goed kunnen uitvoeren.

De leden van de CDA-fractie zien dat de helmplicht niet gaat gelden voor kinderen in niet-elektrische bakfietsen. Deze leden wijzen in dit verband op het advies van VeiligheidNL, dat ook voor deze kinderen het dragen van een helm aanbeveelt. Deze leden vragen om in kaart te brengen wat de risico’s op hoofdletsel zijn bij kinderen in niet-elektrische

bakfietsen. Deze leden vragen om na deze inschatting een aparte afweging te maken over het dragen van een helm door deze kinderen.

De leden van de CDA-fractie constateren dat bepaalde aangepaste elektrische fietsen onder de nieuwe regels voor het LEV-kader kunnen vallen. Deze leden wijzen in dit kader op het feit dat veel aangepaste fietsen door de noodzakelijke aanpassingen zwaarder zijn. Zij vragen of in kaart kan worden gebracht welke problemen dit oplevert voor jongeren met een beperking. Deze leden vragen ook wat er wordt gedaan om te voorkomen dat deze jongeren worden beperkt in hun mogelijkheid om zelfstandig te fietsen, of deze mogelijkheid zelfs verliezen. Zij vragen hierbij ook aandacht voor het feit dat de constructie die deze voertuigen stabieler maakt, er vaak ook voor zorgt dat het voertuig zwaarder is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het drukker wordt op het fietspad, met een grotere variatie aan voertuigen, en dat dit veel zal betekenen voor de verkeersveiligheid van verschillende groepen. Deze leden wijzen op de belangrijke verantwoordelijkheid die provincies en gemeenten hebben voor de inrichting van fietspaden en de fietsinfrastructuur. Een voorbeeld van een maatregel die wordt onderzocht, is het verplaatsen van zware elektrische voertuigen naar de rijbaan. Dat kan weer andere risico’s opleveren, als in deze voertuigen kinderen worden vervoerd. Deze leden vragen hoe ervoor wordt gezorgd dat het verbeteren van de fietsinfrastructuur een belangrijk onderdeel van de aanpak voor meer verkeersveiligheid blijft. Ook vragen deze leden hoe bredere fietspaden en veiligere kruisingen worden meegewogen bij toekomstige besluiten over het LEV-kader.

De leden van de CDA-fractie merken op dat meer voertuigen op het fietspad mogelijk ook meer verkeersborden betekent, in het bijzonder als het om maatwerk door lokale regels gaat. Deze leden vragen hoe ervoor wordt gezorgd dat toekomstige regels en verkeersborden eenduidig blijven en voor weggebruikers duidelijk herkenbaar zijn.

De leden van de CDA-fractie lezen dat er wordt geëxperimenteerd met een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur op fietspaden. Deze leden vragen hoe de handhaving bij een eventuele bredere invoering zal verlopen en of daarvoor wel voldoende capaciteit is. Deze leden vragen ook naar de juridische houdbaarheid van een dergelijke maximumsnelheid.

De leden van de CDA-fractie wijzen ook op het feit dat de politie heeft aangegeven problemen te zien bij de handhaving van de helmplicht bij jonge kinderen. Deze leden vragen hoe ervoor wordt gezorgd dat de helmplicht ook echt wordt nageleefd, zonder dat dit een onhaalbaar beroep doet op de capaciteit van de politie en andere handhavers.

De leden van de CDA-fractie vragen wat het voor gezinnen met meerdere kinderen die het financieel moeilijk hebben betekent als zij meerdere helmen moeten aanschaffen. Ook vragen deze leden wat de minister kan doen om te voorkomen dat deze kosten ervoor zorgen dat kinderen geen helm dragen.

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat bestuurders van zware elektrische bakfietsen de bijzondere aansprakelijkheidsbescherming van gewone fietsers verliezen, doordat deze voertuigen juridisch als motorrijtuig worden aangemerkt. Deze leden vragen hoe deze bestuurders zich kunnen beschermen tegen de financiële gevolgen als zij zelf letsel oplopen. Deze leden vragen ook hoe ervoor wordt gezorgd dat tijdens de overgangsperiode, waarin nog niet alle zware elektrische bakfietsen een kenteken hebben, voldoende passende verzekeringen beschikbaar zijn.

II Reactie van de bewindspersoon