Adviescollege toetsing regeldruk

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer V.P.G. Karremans LL.M., MSc
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie
MvH/RvZ/ATR3700/2026-U099

Uw referentie

Datum
11 juni 2026

Onderwerp
Besluit houdende wijziging van verschillende algemene maatregelen van bestuur voor het opnemen van voorschriften voor lichte elektrische voertuigen

Geachte heer Karremans,

Op 28 april 2026 is het *Besluit houdende wijziging van verschillende algemene maatregelen van bestuur voor opname van voorschriften voor lichte elektrische voertuigen* aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor advies voorgelegd. De internetconsultatie voor dit besluit is op 28 april 2026 van start gegaan. De reactietermijn eindigt op 9 juni 2026. De adviestermijn van ATR verloopt op 12 juni 2026.

Context

Het aantal lichte elektrische voertuigen (LEV's) op de openbare weg neemt toe, net als de diversiteit ervan. Het hoofddoel van onderhavig besluit is de verkeersveiligheid te waarborgen en tegelijkertijd een duurzaam LEV-kader te creëren, zodat producenten en consumenten op de lange termijn weten aan welke eisen voertuigen moeten voldoen.

Inhoud van het voorstel

Het LEV-kader bestaat uit drie categorieën voertuigen: fietsen met trapondersteuning, LEV categorie 1 en LEV categorie 2. Deze indeling maakt het mogelijk om per categorie verschillende eisen te stellen, afhankelijk van het risico dat het voertuig op de weg creëert. Het onderhavig besluit bepaalt welke soorten voertuigen onder de drie categorieën vallen. Daarnaast stelt het op categorieniveau gebruikseisen vast op het gebied van kenteken, verzekering, helmdracht en minimumleeftijd voor het besturen van de voertuigen. Ook bepaalt het onderhavig besluit de plaats op de weg voor de verschillende categorieën voertuigen.

Contact:
Postbus 16228
2500 BE DEN HAAG
Bezoekadres: Rijnstraat 50
2515 XP DEN HAAG
info@atr-regeldruk.nl
www.adviescollegeregeldruk.nl
Tel: 070-310 86 66

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. *Nut en noodzaak*

Het voorstel beschrijft dat door de toenemende diversiteit van lichte elektrische voertuigen op de weg het huidig juridisch kader voor LEV's herzien moet worden. Deze herziening is nodig ter waarborging van de verkeersveiligheid. Het college onderschrijft het belang van verkeersveiligheid, maar signaleert tegelijkertijd dat het voorstel geen probleemanalyse bevat waaruit blijkt wat momenteel misgaat (of dreigt mis te gaan) en in welke zin het huidig juridisch kader tekortschiet. Het college acht een dergelijke analyse om meerdere redenen van belang. Ten eerste moet een dergelijke analyse de wetgever in staat stellen om te beoordelen of de voorgestelde maatregelen aangrijpen bij de oorzaken van (mogelijke) problemen. Ten tweede moet de wetgever met behulp van de analyse kunnen beoordelen of het nieuwe LEV-kader geen gebruikseisen aan de verschillende voertuigen stelt die mogelijk onnodig stringent zijn.

Een belangrijk onderdeel van het besluit is dat het nieuwe LEV-kader een onderscheid maakt tussen drie categorieën. Welke verplichtingen gelden voor een LEV is afhankelijk van in welke categorie een voertuig valt.[1] De probleemanalyse moet daarom expliciet ingaan op wat nu misgaat (of dreigt mis te gaan) voor de verschillende categorieën en waar het huidig LEV-kader tekortschiet.[2] Een goed startpunt is een kwantitatief overzicht van het aantal verkeersongelukken met verschillende categorieën elektrische voertuigen. Het college stelt het volgende adviespunt vast.

1.1 Het college adviseert een probleemanalyse op te nemen die toelicht welke veiligheidsrisico's de verschillende soorten elektrische voertuigen met zich meebrengen, hoe vaak deze risico's optreden en op welke punten het huidige LEV-kader tekortschiet.

De toelichting onderbouwt de nut en noodzaak van de helmplicht-verplichting door erop te wijzen dat het aantal Spoedeisende Hulp (SEH)-slachtoffers uit fietsongelukken sterk is toegenomen (met 70% in 2023 ten opzichte van 2019[3]) en dat deze disproportioneel vaak voortkomen uit ongelukken met elektrische voertuigen.[4] Het gaat om een toename van 70% in 2023 ten

---

[1] Het besluit regelt zowel de definities van de categorieën als de eisen waaraan voertuigen binnen deze categorieën moeten voldoen.

[2] Het beantwoorden van de "waarom-vraag" is belangrijk om te kunnen beoordelen of de gestelde eisen per categorie elektrische voertuigen effectief bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid van deze voertuigen op de openbare weg.

[3] Zie: Landelijk Netwerk Acute Zorg, 2024. Landelijke Traumaregistratie (LTR) 2023, p.9.

[4] 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. Zie: Kroes et al. (2025). Injury severity and traumatic brain injuries in youth and adolescents using conventional and electronic bicycles; a retrospective cohort study. European Journal of Trauma and Emergency Surgery.

opzichte van 2019. Buitenlands onderzoek laat bovendien zien dat het risico op ernstig en dodelijk letsel sterk afneemt als fietsers een helm dragen.[5] Het college constateert dat hiermee nut en noodzaak van de helmplicht zijn onderbouwd.

Voor de andere maatregelen ontbreekt een vergelijkbare probleemanalyse, waardoor beoordeling van het nut (of de effectiviteit) van de andere maatregelen niet goed mogelijk is. Dit is ook nodig om de proportionaliteit van de regeldruk die voortvloeit uit deze maatregelen te beoordelen. Het ex-ante uitvoeren van zo'n analyse draagt bovendien bij aan de toekomstbestendigheid van de maatregelen, omdat de kans afneemt dat aanpassing van het beleid in een later stadium nodig is. Dit laatste is zeker van belang omdat het voorstel, zo volgt uit de toelichting, juist op lange termijn een oplossing moet bieden en het investeringsklimaat voor producenten moet faciliteren. Het college stelt het volgende adviespunt vast.

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

De onderbouwing is met name van belang voor de verzekeringsplicht voor LEV categorie 1. Het voorstel onderbouwt de verzekeringsplicht in algemene zin door te wijzen op de grotere schade of het grotere letsel dat met ongelukken gemoeid is. Dit lijkt wel van toepassing te zijn op de LEV categorie 2, maar niet op de voertuigen in LEV categorie 1. Deze wijken namelijk qua omvang, zwaarte en snelheid niet af van de elektrische voertuigen met trapondersteuning. Het college onderkent dat de Wegenverkeerswet (artikel 185) risicoaansprakelijkheid voor bestuurders van motorrijtuigen regelt, maar de vraag die daarbij rijst, is of dit voorschrift nog wel passend is bij de recente ontwikkelingen. Zo zijn er inmiddels voertuigen met trapondersteuning die zwaarder en sneller zijn dan sommige motorvoertuigen. Het college stelt daarom het volgende adviespunt vast.

1.3 Het college adviseert om te onderbouwen of en in welke mate de verzekeringsplicht voor LEV categorie 1 bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Als het garanderen van schadevergoeding bij verkeersongevallen het doel is, en niet het verhogen van verkeersveiligheid, dan is voor de beoordeling van nut en noodzaak van de verzekeringsplicht inzicht nodig in hoeveel verkeersschade de verschillende voertuigcategorieën veroorzaken.

2. Minder belastende alternatieven

Op dit moment is vanwege de hierboven gesignaleerde tekortkomingen onder 'nut en noodzaak' niet mogelijk te beoordelen of het voorstel op een minder belastende manier kan worden vormgegeven. Daarnaast gaat het voorstel niet in op welke alternatieven zijn afgewogen. Het college stelt het volgende adviespunt vast.

2.1 Het college adviseert voor de in het nieuwe LEV-kader vastgestelde gebruikseisen op categorieniveau toe te lichten welke beleidsopties zijn afgewogen en te beschrijven waarom niet voor deze opties is gekozen.

---

[5] 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 letsel dan fietsers zonder helm. Zie: SWOV, 2025. Feiten over de fietshelm.

Ook gaat de toelichting niet in op waarom niet is gekozen voor hogere grenswaarden voordat een voertuig onder LEV categorie 2 valt. Het college geeft ter overweging mee om daarbij expliciet in te gaan op waarom niet voor hogere grenswaarden is gekozen voordat een voertuig onder LEV categorie 2 valt.

3. Werkbaarheid

Een MKB-toets heeft plaatsgevonden. Hierin geven producenten aan dat ze zorgen hebben over de aantrekkelijkheid voor consumenten om fietsen met trapondersteuning en lichte elektrische voertuigen aan te schaffen als het voorstel verplichtingen creëert (bijvoorbeeld in de vorm van een helm- of verzekeringsplicht) of beperkingen aan het gebruik stelt (bijvoorbeeld voorschriften dat bestuurders op de rijbaan moeten rijden).[6] Daarnaast hebben Buitenschoolse Opvangorganisaties (BSO) zorgen over de verplichting dat de helmplicht voor zowel de bestuurders als de passagiers van BSO-bussen gaat gelden. Dit betekent namelijk dat een BSO-organisatie veel verschillende helmen moet aanschaffen, opslaan en onderhouden. Het college stelt het volgende adviespunt vast.

3.1 Het college adviseert te onderbouwen of de verplichte helmplicht voor passagiers van BSO-bussen werkbaar is.

De toelichting beschrijft niet alle conclusies uit de MKB-toets. Ook beschrijft de toelichting dat de MKB-toets niet tot inhoudelijke wijzigingen heeft geleid. De toelichting maakt echter niet duidelijk waarom niet.[7] Het college stelt het volgende adviespunt vast.

3.2 Het college adviseert alle resultaten uit de MKB-toets te beschrijven en toe te lichten hoe deze resultaten zijn meegenomen bij de vormgeving van het voorstel.

4. Gevolgen regeldruk

Bij de toelichting is een bijlage opgenomen met een regeldrukparagraaf. De berekening van de regeldruk betreft de kentekenverplichting en de helmplicht. Zij voldoet grotendeels aan de Rijksbreed vastgestelde methodiek. Met betrekking tot de kentekenverplichting gaat het om € 460.392,- aan eenmalige regeldrukkosten en € 39.900,- aan jaarlijkse regeldrukkosten. Voor de helmplicht bedragen de geschatte eenmalige regeldrukkosten tussen de € 11.223.300,- en € 15.727.000,- voor de gebruikers van lichte fietsen met trapondersteuning en voertuigen behorend tot LEV categorie 1. Voor bestuurders en passagiers van BSO-bussen en overige zware e-bikes bedragen deze kosten respectievelijk € 736.000,- en € 576.000,-. Het college merkt met betrekking tot de helmplicht op dat geen rekening lijkt te zijn gehouden met de aanschaf van verschillende kindermaten voor vervoer met de BSO-bus. Uit de internetconsultatie blijkt dat kinderen snel uit hun maat groeien, waardoor mogelijk meerdere helmen per kind moeten worden aangeschaft. Onduidelijk is of en hoe de regeldrukparagraaf hier rekening mee houdt. Het college stelt het volgende adviespunt vast.

4.1 Het college adviseert om de regeldrukparagraaf conform de Rijksbreed vastgestelde methodiek aan te vullen.

---

[6] Deze beperkingen aan het gebruik zijn aan te merken als 'opportuniteitskosten' en vallen zodoende niet onder de definitie van regeldruk.

[7] Zie: 11. Advies en consultatie | Kenniscentrum voor beleid en regelgeving. Deze eis geldt naast de resultaten uit de MKB-toets ook voor de resultaten uit de internetconsultatie zodra deze is afgelopen.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van dit voorstel:

Niet indienen / vaststellen.

Het college vertrouwt erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de uitkomsten van de toetsing. Indien u het voorstel verder in procedure brengt, gaat ATR ervan uit dat de toelichting per adviespunt duidelijk maakt op welke wijze rekening is gehouden met het ATR-advies. Aanvullend verzoekt het college u de gewijzigde versie van het voorstel aan ATR voor te leggen, zodat wij kunnen bepalen of een aanvullende zienswijze opportuun is.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris