

BSO bus: van aanwijzing tot uitvoering



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
2.	Het voertuig.....	3
2.1.	De BSO bus.....	3
2.2.	Technische specificaties BSO bus	4
2.3.	Wetgeving, normering en reglementen	5
3.	Verkeersveiligheidsonderzoek TNO	6
4.	Convenant Ministerie IenW en sectororganisaties Kinderopvang.....	6
5.	Verzekering	7
6.	Rijtrainingen	7
6.1.	Aanleiding.....	7
6.2.	Aanpak rijtraining.....	7
6.3.	Inhoud online theorietraining.....	7
6.4.	Inhoud praktijktraining.....	8
6.5.	Certificaat.....	8

1. Inleiding

De BSO bus is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als Bijzondere bromfiets.¹ Hiermee is het voertuig per 3 november 2020 toegelaten tot de openbare weg.

Aan de beschikking is een aantal voorwaarden en verplichtingen verbonden. In dit document wordt er een toelichting gegeven op de gestelde voorwaarden en wordt de BSO bus in de volle breedte beschreven. Van de technische aspecten van het voertuig tot aan de trajecten die verbonden zijn aan het voertuig, zoals de rijvaardigheidstraining en de verzekering.

Dit document mag in zijn geheel of gedeeltelijk worden gedeeld met direct belanghebbenden.

2. Het voertuig

De nieuwe wetgeving stelt zodanige eisen aan de bijzondere bromfiets, dat een groot gedeelte van de onderdelen niet hergebruikt kan worden. Om deze reden worden nieuwe voertuigen geproduceerd, waarbij een aantal onderdelen hergebruikt wordt. Voor elk onderdeel dat wel wordt hergebruikt is aantoonbaar gemaakt dat dit de veiligheid of levensduur van het voertuig niet nadelig beïnvloedt. Dit is onderdeel van de "Conformity of Production" waarvoor de RDW een 'Compliance statement' heeft afgegeven.

2.1. De BSO bus

Hieronder en op de volgende pagina staan de opvallendste (uiterlijke) wijzigingen t.o.v. het oude model. Een volledige weergave van het voertuig is te vinden in de gebruikershandleiding. Deze handleiding wordt hardcopy aan de gebruiker geleverd samen met het voertuig en is ook te downloaden op de website van Stintum.² Gebruik het modeltype als wachtwoord: NBABAX



1. Achteruitkijkspiegels

De BSO bus is voorzien van spiegels zodat de bestuurder goed zicht heeft op verkeer aan de achterzijde.

2. Kantelbeveiliging

De BSO bus is voorzien van kantelbeveiliging om de veiligheid van de kinderen te vergroten. In het geval het voertuig kantelt voorkomt de kantelbeveiliging dat kinderen bekneld kunnen raken.

3. Extra remsysteem

Op het stuur van de BSO bus zitten

twee remhendels. Met de remhendel bij het linkerhandvat worden de remmen op de achterwielen bediend. Met de remhendel bij het rechterhandvat worden de schijfremmen op de voorwielen bediend.

4. Bestuurderssteun

De BSO bus is voorzien van een bestuurderssteun. De bestuurder kan tijdens het rijden met de binnenkant van de bovenbenen tegen de bestuurderssteun aan leunen, om zo meer stabiliteit te verkrijgen in de bochten. De steun is in hoogte verstelbaar.

¹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-56604.html>

² <https://stintum.com/download-bso-handleiding/>



5. Staplatau met bestuurdersdetectie

Het staplatau is voorzien van bestuurdersdetectie. De BSO bus kan niet rijden zonder een bestuurder. Wanneer er tijdens het rijden geen bestuurder wordt gedetecteerd zal het voertuig gecontroleerd uitrollen en stoppen.

6. Noodstopshakelaar

Op het stuur zit een noodstopshakelaar. Wanneer deze wordt ingedrukt, wordt de stroomtoevoer naar de motor onderbroken en remt het voertuig gecontroleerd af. Andere componenten zoals verlichting en claxon

blijven functioneren.

7. Heupgordels

Het voertuig is voorzien van Europees goedgekeurde heupgordels. Deze zijn in lengte te verstellen.

8. Parkeerrem

De BSO bus is voorzien van een parkeerrem (handrem) op de stuurkolom. Wanneer de hendel omlaag staat kan er met het voertuig gereden worden. Ook kan deze dan handmatig voortgeduwd worden. Wanneer de parkeerrem niet is geactiveerd bij het verlaten van het voertuig, is een herinneringsalarm hoorbaar.

9. Voertuigidentificatienummer

Het voertuig is voorzien van een voertuigidentificatienummer en een uniek nummer op de constructieplaat. Dit unieke nummer bestaat uit het jaartal en het vijfcijferige nummer van deze publicatie in de Staatscourant, gescheiden door een schuine streep. In dit geval 2020/56604.

10. Conformiteitsverklaring

Bij ieder voertuig wordt een conformiteitsverklaring verstrekt.

2.2. Technische specificaties BSO bus

In de tabellen hieronder en op de volgende pagina zijn de technische specificaties van de BSO bus te vinden.

Specificaties	
Maximale snelheid	17,2 km/u
Actieradius	25 km
Gewicht voertuig (incl. accu's)	235 kg
Max. toegestane laadgewicht (bestuurder en passagiers)	330 kg
Draaicirkel	570 cm
Grondspeling	15,5 cm
Lengte	238 cm
Breedte	112 cm
Hoogte (excl. achteruitkijkspiegels)	158 cm

Bedieningsfuncties stuurkolom	Hoofdcomponenten
Richtingaanwijzerschakelaars	Stabiel roestvrijstalen frame
Gevarenlicht	Passagiersplaatsen met heupgordels
Informatiedisplay	1200 Watt elektromotor
Verklikkerlichten richtingaanwijzer	Verlichting en reflectoren voor- en achterkant
Snelheidsschakelaar (schildpadknop)	25,9 V lithium accupakket
Noodstop-schakelaar	Kantelbeveiliging (rolbeugel)
Rijrichtingschakelaar (vooruit, neutraal, achteruit)	Acculader (aan te sluiten op standaard 230V stopcontact)
Gashendel	Voorwielen met hydraulische schijfremmen
Remhendels voor- en achterwielen	Achterwielen met mechanisch remsysteem
Claxon	Hoofdstroomschakelaar
Contactslot met stuurslotfunctie	Stapleau (met bestuurdersdetectie)
Parkeerremhendel	Achteruitkijkspiegels

2.3. Wetgeving, normering en reglementen

De BSO bus voldoet aan:

- Beleidsregel Bijzondere bromfiets 2019
- De meest recente versie van de Machinerichtlijn 2006/42/EG
- Richtlijn 2014/30/EU – Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Metingen voor A-gewogen geluidsemissiedruk voor de bestuurder zijn uitgevoerd volgens de norm:

- NEN-EN ISO 11201:2010

Metingen voor hand- armtrillingen en lichaamstrillingen zijn uitgevoerd conform de normen:

- NEN-ISO 2631-1
- NEN-EN-ISO 5349-1
- NEN-EN 1032

De volgende geharmoniseerde normen zijn toegepast:

- EN-ISO 12100:2010
- EN-ISO 13849-1:2015

De volgende testen zijn uitgevoerd met positief resultaat:

- Gordeltrekproeven volgens ECE reglement R14
- Kantelbeveiligingsinrichting getest volgens ISO 3471:2008 en Gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3/2014

3. Verkeersveiligheidsonderzoek TNO

Als onderdeel van het toelatingstraject van de BSO bus als bijzondere bromfiets dient een onderzoek naar verkeersveiligheid uitgevoerd te worden, zoals omschreven in de Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen. TNO heeft dit veiligheidsonderzoek uitgevoerd en het rapport is positief. Het volledige rapport is bij ons ter inzage beschikbaar en kan met direct belanghebbenden gedeeld worden.

Onderstaande is een samenvatting van het TNO-rapport:

- De BSO bus is wat betreft afstemming met de gebruiker verbeterd. De bediening van remmen en gasgeven is nu vergelijkbaar met de bediening van een gewone bromfiets. De doseerbaarheid van het remmen is goed en vergelijkbaar met die van een gewone bromfiets.
- Het beschermingsniveau van de BSO bus is vergelijkbaar met andere lichte voertuigen die voor hetzelfde doel gebruikt worden zoals de bakfiets met elektrische ondersteuning.
- Het niveau van passieve veiligheid van de BSO bus is laag. Verkeersveiligheid kan alleen geborgd worden door het kiezen van veilige routes, zoveel mogelijk gescheiden van snelverkeer zodat de kans op een botsing met snelverkeer wordt geminimaliseerd.
- Voor het beoogd gebruik heeft de BSO bus een vergelijkbaar risicoprofiel als een bakfiets met elektrische ondersteuning.
- Inzetten van de BSO bus leidt onder aanname van een gelijkblijvende vervoersomvang niet tot een hoger veiligheidsrisico, vergeleken met de huidige situatie.

4. Convenant Ministerie IenW en sectororganisaties Kinderopvang

Er zijn afspraken gemaakt tussen het ministerie en de sectororganisaties over het veilig gebruik van de BSO bus op de openbare weg. De afspraken zijn gemaakt met de volgende sectororganisaties en gelden voor álle gebruikers van de BSO bus:

- Brancheorganisatie Kinderopvang;
- Branchevereniging Maatschappelijk Kinderopvang;
- BOinK.

Belangrijkste afspraken³

De BSO bus, die geschikt is voor het vervoer van 10 kinderen, wordt toegelaten, op voorwaarde dat er wordt voldaan aan de overige afspraken gemaakt tussen sectororganisaties en het ministerie.

De gemaakte afspraken kunnen als volgt worden samengevat:

1. de sector mag alleen gebruik maken van de BSO bus als deze is aangewezen als 'bijzondere bromfiets';
2. per BSO locatie moet een overzicht worden gemaakt van het gebruik van veilige routes waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van:
 - fietspaden die gescheiden zijn van wegen voor snelverkeer;
 - wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur;
 - kruisingen die voorzien zijn van verkeersregelininstallaties;
3. de vastgelegde routes in punt 2 moeten voor het vervoer met de BSO bus ook daadwerkelijk worden gebruikt;
4. de minimum leeftijd van de persoon die de BSO bus mag besturen is 18 jaar;
5. de bestuurder moet aantoonbaar en met goed gevolg een rijvaardigheidstraining gericht op het besturen van de BSO bus hebben afgerond en over een certificaat beschikken.

³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-38237.html>

5. Verzekering

Voor de categorie bijzondere bromfiets dient de BSO bus minimaal voor Wettelijke Aansprakelijkheid (WA) verzekerd te zijn. Als specialist in de kinderopvang heeft Steijnborg Assurantiën in samenwerking met verzekeraars een speciaal verzekeringsproduct ontwikkeld. De verzekering kent een WA- en Cascodekking met SVI. Zowel schade aan derden als schade aan de BSO bus vallen onder de verzekeringsdekking. De schade inzittenden-verzekering (SVI) heeft een maximum verzekerde som van € 1.000.000,-.

De verzekeraar heeft in de polis opgenomen dat er een jaarlijkse onderhoudsbeurt moet plaatsvinden aan de BSO bus. Ook is het met goed gevolg afronden van een rijvaardigheidstraining als eis gesteld en is de inhoud van de training akkoord bevonden.

6. Rijtrainingen

6.1. Aanleiding

Aan de aanwijzing bijzondere bromfiets is een aantal voorwaarden en verplichtingen verbonden. Eén van deze voorwaarden is: "Gebruikers moeten actief in het Nederlands worden geïnformeerd over het gebruik van het voertuig van het type Stint Bus op de weg. Onder meer over hoe het voertuig moet worden bediend en welke regels uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 van toepassing zijn. Hiertoe wordt een door de gebruiker te volgen rijvaardigheidstraining aangeboden."⁴

Verder wordt de gebruiker van de BSO bus via het convenant en de verzekeraar verplicht gesteld om een rijtraining te volgen en met goed gevolg af te ronden.

In de komende paragrafen volgt meer informatie over de aanpak van de rijtrainingen en de inhoud hiervan.

6.2. Aanpak rijtraining

In het ontwikkeltraject van de BSO bus zijn risicoanalyses uitgevoerd. Uit deze risicoanalyses is een aantal aandachtspunten naar voren gekomen die zijn verwerkt in de rijvaardigheidstraining van VVCR-Prodrive.

De rijtraining van VVCR-Prodrive voor gebruikers zal bestaan uit een theorie- en praktijkgedeelte. Na het succesvol afronden van beide onderdelen ontvangt de cursist een certificaat.

1. De theorie bestaat uit een circa 30 minuten durende online videotraining.
2. Het praktijkgedeelte bestaat uit een circa twee uur durende training die bij voorkeur plaatsvindt op de BSO locatie met de eigen BSO bus(sen).
3. Het certificaat is persoonsgebonden en ontvangt de cursist en de organisatie na afronding van de training digitaal.

Uiteraard wordt er tijdens de praktijktraining rekening gehouden met de COVID-19 maatregelen.

6.3. Inhoud online theorietraining

In de online videotraining (e-learning) wordt gebruik gemaakt van 'conversational learning technologie' die zorgt voor interactie met de cursist.

In de e-learning wordt middels video's aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- Verkeersregels en veilige routes
- Bediening en sta-houding
- Kijken vs. waarnemen. Iets zien is iets anders dan iets waarnemen

⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-56604.html>

- Gevaarherkenning
- Veilige positie op de weg
- Zien en gezien worden. Zorgen dat je zelf maximaal zichtbaar bent, kijktechniek en leren inschatten van verkeerssituaties
- S.A.F.E. principes
- Rijden in het donker

Tijdens en na het kijken van de video's worden er 21 vragen gesteld die de cursist moet beantwoorden. Hier mag de cursist maximaal 6 vragen fout hebben.

6.4. Inhoud praktijktraining

In de twee uur durende praktijktraining wordt aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- De juiste sta-houding en rijtechniek
- Positie op de weg
- Voorkomen van overbelading
- Probleemvoorkomende rijstijl toepassen
- Afwijken van de regels wanneer de verkeerssituatie daarom vraagt (bijvoorbeeld bij wegversmallingen waarbij je van de 'veilige route' moet afwijken en wellicht de hoofdrijbaan op moet
- Kijken, waarnemen, beslissen, handelen (bijvoorbeeld bij het oversteken van rotondes)
- Verkeersdrempels, stoepranden en andere obstakels op de weg
- Dagelijkse veiligheidschecks
- Omgang met overige weggebruikers

Er wordt getraind op een parkeerterrein/plein en op de openbare weg. De verhouding is één trainer op drie cursisten met één BSO bus.

6.5. Certificaat

Wanneer de cursist de volledige training (theorie en praktijk) met goed gevolg heeft afgerond wordt er een digitaal certificaat verstuurd. Dit certificaat is persoonsgebonden en wordt opgeslagen in het online klantenportaal. Op deze manier kan de locatiemanager van een organisatie eenvoudig terugvinden wie de training heeft afgerond. De cursist zal zelf ook het certificaat ontvangen op het opgegeven e-mailadres.