

Informatiepakket BSO bus



*Bestemd voor kinderopvangorganisaties,
samenwerkende partijen en overige
belanghebbenden.*

Versie 20210420

Beste organisatie,

De keuring van de vernieuwde Stint (BSO bus) is met positief gevolg afgerond. De BSO bus is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangewezen als Bijzondere bromfiets en per 3 november 2020 toegelaten tot de openbare weg.

We verwachten dat er (vooral in de beginperiode) veel aandacht voor de nieuwe BSO bus zal zijn. Daarom zullen wij in deze brief informatie delen om te ondersteunen in de communicatie naar belanghebbenden zoals medewerkers, ouders en overige samenwerkingspartners zoals basisscholen. Dit document mag ook in zijn geheel of gedeeltelijk worden gedeeld met deze belanghebbenden.

Het voertuig

De nieuwe wetgeving stelt zodanige eisen aan de oude Stint, dat deze niet 'aangepast/hergebruikt' kon worden. Om deze reden worden nieuwe voertuigen geproduceerd, waarbij we een aantal onderdelen hergebruiken. Hieronder staan de opvallendste (uiterlijke) wijzigingen t.o.v. het oude model. Op pagina 4 en 5 zijn de volledige technische specificaties van de BSO bus terug te vinden.



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.

5. Stapplateau met bestuurdersdetectie

Het stapplateau 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. Noodstop-schakelaar

Op het stuur zit een noodstop-schakelaar. 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.

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.

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 alle gebruikers van de BSO bus:

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

Belangrijkste afspraken

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 verkeersregelinstallaties;
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.

Een onafhankelijke commissie zal steekproeven uitvoeren of kinderopvangorganisaties zich houden aan bovengenoemde afspraken.

De link naar het volledige convenant is [hier](#) te vinden.

Rijtrainingen via Prodrive Academy

Voor het rijden met de BSO bus is een gebruikerstraining ontwikkeld door VVCR Prodrive. Deze training vindt bij voorkeur plaats op de BSO locatie. VVCR Prodrive heeft ruim 25 jaar ervaring op het gebied van veilige en verantwoorde verkeersdeelname.

Tijdens de gebruikerstraining komen verschillende onderdelen aan bod: een introductie van de BSO bus, voertuigbeheersing, onderhoud en het rijden met de BSO bus in het verkeer. De rijtraining bestaat uit een half uur online theorie en twee uur praktijktraining. Na het succesvol afronden van de training ontvangt de gebruiker hiervan een bewijs.

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,-. Optioneel kan een rechtshulpdekking meeverzekerd worden.

De verzekeraar heeft het met goed gevolg afronden van een rijtraining als voorwaarde opgenomen in de polis.

Technische specificaties BSO bus

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
Richtingaanwijzerschakelaars
Gevarenlicht
Informatiedisplay
Verklikkerlichten richtingaanwijzer
Snelheidsschakelaar (schildpadknop)
Noodstopschakelaar
Rijrichtingschakelaar (vooruit, neutraal, achteruit)
Gashendel
Remhendels voor- en achterwielen
Claxon
Contactslot met stuurslotfunctie
Parkeerremhendel

Hoofdcomponenten
Stabiel roestvrijstalen frame
Passagiersplaatsen met heupgordels
1200 Watt elektromotor
Verlichting en reflectoren voor- en achterkant
25,9 V lithium accupakket
Kantelbeveiliging (rolbeugel)
Acculader (aan te sluiten op standaard 230V stopcontact)
Voorwielen met hydraulische schijfremmen
Achterwielen met mechanisch remsysteem
Hoofdstroomschakelaar
Stapleau (met bestuurdersdetectie)
Achteruitkijkspiegels

Wetgeving, normering en reglementen

De BSO bus voldoet aan:

- Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen, versie 02-05-2019
- 2006/42/EG - Machinerichtlijn
- 2014/30/EU - Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)
- 2014/53/EU - Richtlijn Radioapparatuur (RED)

De volgende geharmoniseerde normen zijn toegepast:

- EN-ISO 12100:2010
- EN-ISO 13849-1:2015
- EN-IEC 60204-1:2018

De volgende normen met betrekking tot EMC zijn toegepast:

- EN 61000-6-1:2007
- EN 61000-6-3: 2007/A1:2011
- EN 61000-3-2:2014
- EN 61000-3-3:2013
- EN 61000-6-7:2015

De volgende normen met betrekking tot radioapparatuur zijn toegepast:

- EN 62311:2020
- ETSI EN 301 511 V12.5.1
- ETSI EN 303 413 V1.1.1
- Draft ETSI EN 301 489-52 V1.1.2 (2020-12)
- ETSI EN 301 489-19 V2.1.1 (2019-04)
- Draft ETSI EN 301 489-19 V2.2.0 (2020-09)
- ETSI EN 301 489-1 V2.2.3 (2019-11)

De emissie van geluid met betrekking tot het geluidsdrumniveau ter hoogte van de bestuurder is gemeten conform de B-norm:

- EN-ISO 11201:2010

De emissie van trillingen is gemeten conform de normen:

- ISO 2631-1:1997
- EN-ISO 5349-1:2001
- EN 1032:2013

De volgende voertuigreglementen zijn toegepast:

- VN/ECE Reglement nr. 10 EMC
- VN/ECE Reglement nr. 14
Gordelverankeringspunten
- VN/ECE Reglement nr. 28
Geluidssignaalinrichtingen
- VN/ECE Reglement nr. 60 Bedieningsorganen
- VN/ECE Reglement nr. 78 Reminrichting

De kantelbeveiligingsinrichting is getest volgens:

- ISO 3471:2008 en Gedelegeerde verordening (EU) Nr. 3/2014