

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1157

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 februari 2025

Tijdens het Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid van 24 juni 2024 heeft de Tweede Kamer haar zorgen uitgesproken over de verkeersveiligheid van fatbikes (Kamerstuk 29 398, nr. 1111). In deze brief ga ik, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), in op de aanpak om de verkeersveiligheid van elektrische fietsen (inclusief fatbikes) te verbeteren. Ook gaat de brief specifiek in op vier aangenomen moties over dit onderwerp die ingediend zijn tijdens het Tweeminutendebat Verkeersveiligheid van 11 september 2024. Tot slot wordt de stand van zaken van de implementatie van het kader voor Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader) gedeeld.

Geen specifieke regels voor fatbikes

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat begrijpt dat er zorgen zijn over de hinder en veiligheid van fatbikes. Op 15 januari 2025 heeft de Kamer het rapport ontvangen «fatbikes als een aparte voertuigcategorie: is aparte wetgeving voor de fatbike mogelijk?». Dit onderzoek heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) laten uitvoeren naar aanleiding van de motie van de leden Olger van Dijk en Veltman om alleen voor fatbikes een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht in te voeren.¹ Het adviesbureau DTV heeft diverse stakeholders geconsulteerd met kennis van het voertuig, voertuigtechnologie en verkeersveiligheid.² Het bureau stelt dat het «een heilloze weg» is om onderscheid te maken tussen fatbikes en andere elektrische fietsen. Het belangrijkste argument is dat elk kenmerk dat gekozen wordt om onderscheid te maken, eenvoudig te omzeilen is. Fabrikanten of consumenten installeren bijvoorbeeld dunnere banden, splitsen zadels op, of maken het frame

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1115.

² Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de politie, Fietsersbond, BOVAG, RAI Vereniging, TNO (tevens hoogleraar TU/e), Dienst Wegverkeer (RDW), Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en fatbike fabrikanten Brekr en Phatfour.

zwaarder of lichter. Bovendien leiden veel voorkomende kenmerken van de fatbike niet tot een aantoonbaar onveilig voertuig, of tot onveilig weggedrag.

Versterken aanpak tegen opvoeren van elektrische fietsen

Hoewel het onderzoek uitwijst dat specifieke regels gericht op fatbikes niet uitvoerbaar zijn, spreekt de Kamer met deze motie een duidelijke zorg uit. Het Ministerie van IenW deelt de zorg van de hinder, onveilige situaties en ongevallen die plaatsvinden met fatbikes, waarbij jonge slachtoffers vallen. Daarom is het van belang dat elektrische fietsen, waaronder fatbikes, voldoen aan de regels voor fietsen met trapondersteuning en dat de bestuurders van deze fietsen veilig gedrag vertonen in het verkeer. Het opvoeren van elektrische fietsen en het gebruik van illegale voertuigen brengt niet alleen verkeersveiligheidsrisico's met zich mee, maar leidt er ook toe dat bestuurders niet verzekerd zijn bij een ongeval.

Omdat de motie van de leden Olger van Dijk en Veltman niet uitvoerbaar wordt geacht, zijn verschillende opties overwogen om tot andere effectieve, gedragen en handhaafbare maatregelen te komen. Zo is in een eerdere Kamerbrief een overzicht gepresenteerd van maatregelen die voor alle elektrische fietsen zouden kunnen gaan gelden, zoals een minimumleeftijd en een fietshelmplicht voor een bepaalde leeftijdsgroep.³ Het Ministerie van IenW ziet dat er voor het nemen van dergelijke maatregelen verdeeldheid is onder stakeholders. Er zijn organisaties die dit vanuit verkeersveiligheidsbelangen een goed idee vinden, maar er is ook een groep die verwacht dat hiermee het fietsgebruik afneemt en dat als een ongewenste ontwikkeling ziet. Tegelijkertijd is er vooralsnog geen goede onderbouwing voor het nemen van maatregelen voor alle elektrische fietsen. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 15 mei 2024 is er over de jaren heen sprake van een stijgend aantal verkeersslachtoffers waarbij elektrische fietsen betrokken zijn (Kamerstuk 29 398, nr. 1107). Het is echter te vroeg om te concluderen dat er daadwerkelijk sprake is van een verhoogd risico. Voor specifiek het instellen van een minimumleeftijd voor gebruikers van elektrische fietsen heeft er in het najaar van 2024 een stakeholderbijeenkomst plaatsgevonden. De uitkomsten van die bijeenkomst zijn in hoofdlijnen opgenomen in de Kamerbrief van 10 september 2024. Het verslag is bijgevoegd.

Alles overwegende komt het Ministerie van IenW tot de conclusie dat de meest effectieve optie is om de huidige aanpak, die in de kern bestaat uit communicatie, handhaving en markttoezicht, te versterken.

Communicatie

Het Ministerie van IenW gaat een vervolg geven aan de campagne «'t kan hard gaan». In 2024 is deze campagne gelanceerd. Hierbij worden ouders en jongeren gewezen op de risico's die ze lopen als ze de regels niet volgen. Via de verschillende kanalen zijn al meer dan drie miljoen mensen bereikt. In overleg met stakeholders, waaronder provincies, wordt de planning van de campagne vormgegeven. Gedacht wordt aan een moment voor de zomer omdat ouders/verzorgers mogelijk een elektrische fiets aanschaffen voor het volgend schooljaar van de kinderen. Ook gaat het ministerie de medeoverheden en partners consulteren of het huidige aanbod aan communicatiemiddelen voldoende is of dat meer nodig is.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1113.

Handhaving

Handhaving speelt ook een belangrijke rol. Politie, het Openbaar Ministerie, en andere handhavingsdiensten komen opgevoerde elektrische fietsen, waaronder fatbikes, steeds meer tegen en treden hiertegen op. Dit zien we terug in de sterke toename van het aantal opgelegde boetes en inbeslagnames. Hierbij dient te worden opgemerkt dat handhaving een sluitstuk is en geen oplossing voor dit maatschappelijke vraagstuk.

Uit cijfers van het CJIB blijkt dat het aantal opgelegde boetes voor het laten staan of rijden met een ongekeurd voertuig op de openbare weg (illegaal opgevoerde voertuigen) is gestegen van 643 in 2023 naar 4845 in 2024. Hoewel er geen uitsplitsing in de cijfers mogelijk is naar het soort illegaal opgevoerd voertuig is volgens de politie bij het merendeel van deze geconstateerde overtredingen een fatbike betrokken. Verder zijn er door het Openbaar Ministerie in 2024 in één zaak 10.500 fatbikes in beslag genomen, hiermee is voorkomen dat deze onveilige elektrische fietsen op de markt zijn gekomen.

Voorts kunnen Buitengewoon Opsporingsambtenaren (boa's) handhavend optreden tegen bestuurders van fatbikes die overlast veroorzaken of verkeersgevaarlijk gedrag vertonen, zoals het rijden op de stoep. Vanuit JenV loopt momenteel een verkenning waarin het boa-bestel diepgaander tegen het licht wordt gehouden. Daarbij wordt ook meegenomen of en zo ja, op welke extra verkeersfeiten boa's kunnen handhaven en de wenselijkheid daarvan. Tot deze verkenning is afgerond worden geen nieuwe taken of bevoegdheden aan boa's toegekend. De Kamer wordt op de hoogte gehouden van het traject via het halfjaarbericht van de politie.

Naast meer inzet op handhaving is het belangrijk te sturen op meer toezicht aan de voorzijde voordat opgevoerde fatbikes (en overige elektrische fietsen) de markt op komen.

Markttoezicht

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zet in op het controleren van verkopers en fabrikanten van fatbikes die op de markt worden gebracht als fiets met trapondersteuning, maar feitelijk een ongekeurde bromfiets zijn. Komend jaar gaat de ILT deze inzet voortzetten om bij te dragen aan een veilige, eerlijke en duurzame markt. Hiervoor werkt de ILT nauw samen met de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en de politie. Daarnaast maakt de ILT afspraken met online platformen, zoals Marktplaats. Door het verwijderen van advertenties van aanbieders van ongekeurde bromfietsen is er minder aanbod beschikbaar. Het is de intentie van de ILT om deze werkwijze ook bij andere handelsplatformen in te zetten.

Daarnaast gaat het Ministerie van IenW in gesprek met het Ministerie van Financiën (waaronder de Douane) over de inzet van de Douane voor het toezicht op fatbikes die niet voldoen aan Europese producteisen. Het doel is om mogelijkheden te onderzoeken om de instroom van voertuigen te beperken die niet aan de regelgeving voldoen.

Verbod op aanwezigheid hard- en software waarmee controles worden bemoeilijkt of beïnvloed

Het Ministerie van IenW is bezig met het verbod op de aanwezigheid van hard- en software waarmee controles worden bemoeilijkt of beïnvloed. Daarmee wordt de regelgeving voor elektrische fietsen gelijkgetrokken

met bijvoorbeeld bromfietsen. De politie kan handhavend optreden wanneer op een voertuig een voorziening is aangebracht om tijdelijk de snelheid van het voertuig tot het toegestane niveau te begrenzen. Verder wordt in het document nogmaals uiteengezet welke regels de basis zijn voor handhavers op de markt en op de weg. Naar verwachting treedt deze wijziging van de Regeling voertuigen per 1 juli 2025 in werking.

Overige moties met betrekking tot elektrische fietsen

Handhaving heeft de mogelijkheid om in het menu te kijken

De motie van de leden Veltman en Vedder verzoekt het voor de politie mogelijk te maken om in alle gevallen van controle van de fatbike in het menu te kijken⁴. Het is al mogelijk voor de politie om bij een technische voertuigcontrole van een elektrische fiets, waaronder fatbikes, in het menu te kijken. Daarvoor hoeft er geen sprake te zijn van een indicatie dat de fiets is opgevoerd. Indien daarbij geconstateerd wordt dat de elektrische fiets beschikt over de optie dat bij een hogere snelheid dan 25 km/h nog trapondersteuning wordt geboden, dan levert dit een overtreding op van artikel 32, onderdeel a, Wegenverkeerswet 1994.

Op grond van dat artikel is het verboden om een voertuig op de openbare weg te gebruiken of te plaatsen wanneer voor dat voertuig geen goedkeuring is verleend. Fietsen zijn hierop de uitzondering. Fietsen met trapondersteuning zijn ook uitgezonderd mits de hulpmotor een maximaal nominaal vermogen heeft van 250 watt; de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen; en deze geheel wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt.

Wanneer er op een elektrische fiets hard- of software aanwezig is, waarmee het mogelijk is om met trapondersteuning sneller te rijden dan 25 km/h, voldoet deze fiets niet meer aan de definitie «fiets met trapondersteuning» maar is het juridisch een bromfiets of speedpedelec. Dit betekent dat dit voertuig wel een goedkeuring moet hebben, bijvoorbeeld bij de Rijksdienst Wegverkeer (RDW), voor gebruik of plaatsing op de openbare weg.

De politie heeft tot dusver alleen handhavend opgetreden indien er met te hoge snelheid werd gereden omdat dit een indicatie is dat een elektrische fiets beschikt over trapondersteuning die niet stopt bij een snelheid van 25 km/h. Er komt een handhavingsinstructie voor de politie met daarin een toelichting op de regelgeving en de handhavingsmogelijkheden.

Vorm van typegoedkeuring voor elektrische fietsen

Naar aanleiding van de motie van de leden Olger van Dijk en Vedder onderzoekt het Ministerie van IenW de mogelijkheden van een vorm van keuring voor alle elektrische fietsen met trapondersteuning, bijvoorbeeld via een keurmerk.⁵ De RAI Vereniging heeft in een persbericht van 14 november 2024 laten weten een dergelijk keurmerk te gaan ontwikkelen. Zij zien dit als een gerichte oplossing voor de problematiek rondom illegale fatbikes en andere opgevoerde modellen. Het Ministerie van IenW betreft het initiatief van de RAI Vereniging in de verdere uitwerking van het onderzoek. Rond de zomer van 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar een vorm van typegoedkeuring voor elektrische fietsen.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1116.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1114.

Geofencing inzetten voor verkeersveiligheid

Naar aanleiding van de motie van het lid Van der Plas, start het Ministerie van IenW begin 2025 met een onderzoek naar de mogelijkheden voor het bevorderen van de verkeersveiligheid met behulp van geofencing voor lichte elektrische voertuigen.⁶ Geofencing biedt de mogelijkheid om bijvoorbeeld de trapondersteuning van elektrische fietsen te begrenzen binnen een bepaald gebied. De uitkomsten van het onderzoek worden uiterlijk het vierde kwartaal van 2025 met de Kamer gedeeld.

Stand van zaken implementatie LEV-kader

De regels voor gebruikers van LEVs worden opgenomen in verschillende algemene maatregelen van bestuur (AMvB's). Concepten daarvan worden eerst aan de beide Kamers van het parlement voorgelegd. De afgelopen tijd heb ik de in 2021 aangekondigde regels voor de gebruikers van LEVs doorgenomen en die in samenhang met de eventuele regels voor elektrische fietsen bekeken.⁷ Ik hecht sterk aan deze samenhang voor de gebruikers. Het is daarom niet mogelijk geweest de concepten in de tweede helft van 2024 naar de Eerste en Tweede Kamer te sturen. Er wordt gestreefd de concepten rond de zomer van 2025 aan het parlement aan te bieden.

De technische eisen voor goedkeuring van LEVs zijn vastgelegd in een ministeriële regeling, de Regeling voertuigen. De komende tijd ga ik die eisen doornemen en daarna de benodigde wijzigingen in procedure brengen (consultaties en Europese notificatie).

Tot slot

Op 11 februari 2025 vindt het commissiedebat verkeersveiligheid plaats. Het thema fatbikes zal naar verwachting in het debat een belangrijke plek krijgen. Het Ministerie van IenW is van mening dat versterking op de lopende aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen (incl. fatbikes), het meest effectief is om het probleem verder aan te pakken. Ondertussen blijft het Ministerie van IenW in samenwerking met stakeholders scherp op ontwikkelingen die mogelijk om een bijgestuurde aanpak vraagt. Het ministerie blijft de Kamer, in samenwerking met JenV, actief informeren over de voortgang en resultaten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1122.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 954.