

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1101

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 maart 2024

Met deze brief wordt de Kamer, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, geïnformeerd over de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes.

De Kamer heeft met verschillende moties verzocht om een urgente aanpak om het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes, tegen te gaan.¹ Ook het ministerie maakt zich zorgen over deze ongewenste ontwikkeling. Naast de verkeersveiligheidsrisico's, zijn er zorgen over het feit dat weggebruikers met een illegaal voertuig de weg op gaan en daarmee ook niet verzekerd zijn bij schade en ongevallen. Drie aanvullende deelonderzoeken zijn het afgelopen jaar uitgevoerd en naar de Kamer gestuurd met de Kamerbrief van 29 januari 2024.² Daarnaast is er naar aanleiding van de motie van Van Dijk en Grinwis³ onderzoek gedaan naar mogelijkheid om een minimumleeftijd in te voeren voor fatbikes specifiek of elektrische fietsen in het algemeen. Dit onderzoek is bijgevoegd bij deze brief. Hiermee wordt ook de toezegging uit het commissiedebat Verkeersveiligheid aan het lid Olger van Dijk afgedaan⁴.

De verschillende onderliggende onderzoeken en de gesprekken met belanghebbenden hebben duidelijk gemaakt dat het tegengaan van opvoeren een complexe kwestie is, die om een combinatie van maatregelen vraagt. Voor de aanpak heeft het ministerie dan ook gekeken naar de hele keten van de elektrische fiets: vanaf de productie tot het gebruik er van op straat.

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1007, Kamerstuk 31 305, nr. 392 en Kamerstuk 29 398, nr. 1091.

² Kamerstuk 29 398, nr. 1090.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1091.

⁴ TZ202402-06.

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

Er is onderzoek gedaan naar de mogelijke beleidsopties om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan.⁵ Om dit probleem aan te pakken is naar aanleiding van dit onderzoek het verbieden van de aanwezigheid van opvoer- hard- en software op de openbare weg de voorkeursoptie.

Dit verbod wil ik dan ook invoeren. Met deze wijziging wordt het duidelijk voor gebruikers dat de aanwezigheid van dergelijke hard- en software op de openbare weg niet is toegestaan. Deze normstelling ontbreekt nu en het is van belang dat dat wordt aangepast. Het onderzoek toont echter aan dat een combinatie van maatregelen nodig is om het probleem aan te pakken.

Het rijden met een opgevoerde elektrische fiets op de openbare weg is nu al zonder goedkeuring verboden. Er is een (type)goedkeuring vereist wanneer een elektrische fiets bijvoorbeeld van een gashendel is voorzien of trapondersteuning biedt bij meer dan 25km/uur. Hierop wordt nu dan ook gehandhaafd door politie. Echter, veel voorzieningen maken het mogelijk om het opvoeren van elektrische fietsen gemakkelijk in of uit te schakelen. Deze voorzieningen bemoeilijken de controles op elektrische fietsen. Om dit probleem aan te pakken is een wijziging van de regelgeving in gang gezet waarmee het verboden wordt soft- of hardware geïnstalleerd te hebben op een elektrische fiets die de controle op snelheid bemoeilijkt of beïnvloed. Met dat verbod wordt aansluiting gezocht bij de regels die ook voor bromfietsen gelden, namelijk een verbod op de aanwezigheid van apparatuur die de controle bemoeilijkt of beïnvloedt. Een dergelijk verbod is er op dit moment niet voor elektrische fietsen.

Een voorbehoud hierbij is wel dat de controle hierop extra inspanning en kennis vereist vanuit handhaving. Niet alle verbalisanten bezitten de benodigde kennis om deze hard- of software te herkennen, onder andere omdat technologische ontwikkelingen (en verschillen tussen fietsfabrikanten, apps en dergelijke) zo snel gaan dat zij dit moeilijk kunnen bijhouden. De politie geeft hierbij aan dat er, net als bij de handhaving van bromfietsen, voornamelijk gehandhaafd wordt op de maximumsnelheid door middel van de rollentestbank.

Dit verbod vereist een aanpassing van de Regeling voertuigen. De procedure daarvoor omvat internetconsultatie, technische notificatie bij de Europese Commissie met een wachttijd van drie maanden en een invoertermijn van ten minste twee maanden. In totaal duurt deze procedure naar verwachting ongeveer zes maanden.

Nieuwe rollentestbanken

Handhavingsmogelijkheden bij de politie zijn recent uitgebreid met een nieuwe rollentestbank waarmee ook elektrische fietsen kunnen worden getest. Wanneer uit de test blijkt dat het voertuig trapondersteuning tot boven 25 km/uur geeft of met alleen gebruik van de gashendel zelfstandig sneller kan dan 6 km/uur, dan wordt er een overtreding vastgesteld die kan worden gesanctioneerd met een geldboete. Bij herhaalde overtredingen kan de politie het voertuig ook in beslag nemen. De eerste rollentestbanken zijn inmiddels geleverd en voor de zomer van 2024 hebben alle eenheden een rollentestbank.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1090 (bijlage).

Communicatieaanpak

Er is een communicatieaanpak in ontwikkeling waarmee het voor weggebruikers, met name jongeren en ouders, duidelijker wordt wat de regels zijn rond het manipuleren van een elektrische fiets. De middelen die hiervoor worden gemaakt worden gedeeld met campagnepartners zoals gemeenten, provincies, politie en andere relevante partijen zoals TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland.

TeamAlert ontwikkelt daarnaast momenteel projecten voor scholen gericht op de risico's in het verkeer voor elektrische fietsen, waarbij de fatbike ook specifiek wordt meegenomen. Deze projecten zijn voor het nieuwe schooljaar 2024–2025 gereed en kunnen na de zomer direct worden ingezet.

Minimumleeftijd

De aan het begin van de brief aangehaalde motie van de leden Van Dijk en Grinwis verzoekt om een aanvalsplan fatbikes en daarin naast een stevig handhavingspakket en een opvoerverbod ook een minimumleeftijd te betrekken. Ook in de brief van gemeenten van 7 november 2023 werd een minimumleeftijd voor het gebruik van elektrische fietsen genoemd.⁶

Het ministerie heeft de maatschappelijke voor- en nadelen in laten kaart brengen van het invoeren van een minimumleeftijd voor het rijden op een fatbike of elektrische fiets (bijlage 1). In dit onderzoek is allereerst gekeken naar de mogelijkheid om fatbikes van andere elektrische fietsen te onderscheiden. Dit onderscheid blijkt technisch lastig te maken en leidt naar verwachting tot een verschuiving van de ervaren problematiek naar andere soorten elektrische fietsen. Een onderscheid in regels voor fatbikes en andere elektrische fietsen, bijvoorbeeld een minimumleeftijd alleen voor fatbikes, is op basis van de onderzochte onderscheidende kenmerken (zoals banddikte) niet te rechtvaardigen, aangezien dit kenmerk niet aantoonbaar tot een onveiligere voertuig of onveiligere weggedrag leidt.

Daarom is de mogelijke minimumleeftijd voor alle elektrische fietsen onderzocht met 16 jaar als uitgangspunt. Dit sluit aan op de regels die gelden voor de brom- en snorfiets. Hierbij is gekeken naar de verkeersveiligheids- en mobiliteitseffecten, vooral de schoolbereikbaarheid. Hoewel dit onderzoek zich focust op de bereikbaarheid van scholen, kan een minimumleeftijd ook de bereikbaarheid van en naar bijvoorbeeld buitenschoolse activiteiten belemmeren. Het onderzoek wijst uit dat een minimumleeftijd de zelfstandige mobiliteit van middelbare scholieren in vooral de niet-stedelijke omgeving beperkt. Bij een minimumleeftijd van 16 jaar worden ruim 30.000 scholieren getroffen die langere afstanden met de elektrische fiets afleggen en geen goed OV-alternatief voorhanden hebben.

Er is nog weinig verkeersveiligheidsonderzoek naar jongeren op de elektrische fiets beschikbaar, maar de snelheidsmetingen en ongevalsonderzoeken die tot op heden zijn verricht tonen geen verhoogd risico voor de leeftijdsgroep tot en met 15 jaar. Het is belangrijk om dit de komende jaren te blijven monitoren als onderdeel van het meerjarenplan fietsveiligheid dat in mei met de Kamer wordt gedeeld.

⁶ Op 7 november 2023 ontving het ministerie (met een kopie aan de Kamer) een brief van verschillende gemeenten met hun zorgen over opgevoerde elektrische fietsen en met name het gebruik hiervan onder jongeren, met en de oproep hier nu actie op te ondernemen.

Op basis van dit rapport en met de huidige kennis wordt een minimumleeftijd nu dan ook niet proportioneel geacht om het probleem van opgevoerde elektrische fietsen aan te pakken. Een minimumleeftijd heeft namelijk niet alleen betrekking op de gebruikers van opgevoerde elektrische fietsen, maar ook op de gebruikers van elektrische fietsen die niet zijn opgevoerd. Ook wordt de kern van het probleem, het opvoeren, hiermee niet aangepakt.

Markttoezicht

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt onder andere toezicht op in Nederland gevestigde marktdeelnemers die tweewielige motorrijtuigen op de markt aanbieden. Dit betreft snor- en bromfietsen, maar niet fietsen met trapondersteuning. Eind 2022 is gebleken dat 27 aanbieders ten onrechte voertuigen (met het uiterlijk van een fatbike) op de markt hebben neergezet als fietsen met trapondersteuning, terwijl het feitelijk bromfietsen waren zonder vereiste typegoedkeuring. Die voertuigen hadden één of meer van de volgende technische eigenschappen: een motor die een nominaal continuvermogen van meer dan 250 Watt heeft, een motor die niet uitsluitend trapondersteuning biedt en/of waarbij de trapondersteuning niet bij 25 km/uur werd onderbroken. Na de waarschuwing is een groot aantal van deze aanbieders gestopt met het aanbieden of verkopen van deze voertuigen. De ILT heeft afgelopen zomer negen van de (toen nog bestaande) aanbieders dwangsommen opgelegd voor het verkopen van bromfietsen zonder typegoedkeuring. Dit heeft ertoe geleid dat alle negen aanbieders hiermee zijn gestopt. Er zijn daardoor geen dwangsommen verbeurd. De ILT zorgt met haar inzet er zo voor dat de Nederlandse marktdeelnemers hun gemotoriseerde rijwielen op basis van het juiste juridische regime (bromfiets) aanbieden.

Initiatieven van fabrikanten

Veel fabrikanten pakken ook hun eigen verantwoordelijkheid en nemen zelf verschillende initiatieven om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan. Leden van een Europese branchevereniging van fietsfabrikanten (*Confederation of the European Bicycle Industry*) hebben bijvoorbeeld in september 2021 een convenant ondertekend om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan. Hierin zijn verschillende maatregelen opgenomen, waaronder het verbeteren van motorsystemen zodat opvoeren wordt bemoeilijkt, in lijn met NEN-norm EN1519:2017.

Daarnaast hebben vier Nederlandse fatbike fabrikanten recent hun eigen convenant ondertekend om consumenten de garantie te bieden dat zij een product aanschaffen dat aan alle wettelijke eisen van een elektrische fiets voldoet.⁷ Het ministerie is daarnaast voornemens om met de branche en belangenorganisaties te kijken naar de toegevoegde waarde van een aanvullend Nederlands convenant. De uitwerking hiervan kost naar verwachting enkele maanden.

Vervolg

Met de hierboven genoemde maatregelen, waaronder nieuwe regelgeving, nieuwe rollentestbanken en een communicatieaanpak, wordt maximaal ingezet om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. De aanpak om het

⁷ Zie hiervoor ook de website die zij daarbij gelanceerd hebben: [Veilige Fatbikes](https://veilige-fatbikes.nl) (veilige-fatbikes.nl).

opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan wordt geborgd in het meerjarenplan fietsveiligheid en wordt daarmee ook onderdeel van het monitoringsplan dat daarvoor ontwikkeld wordt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers