

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1776

Vragen van het lid **Goudzwaard** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Boeteregen voor fatbikes en e-steps blijft uit: veel ellende en overlast, maar minder bekeuringen en inbeslagnames»* (ingezonden 2 maart 2026).

Antwoord van Minister **Karremans** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 24 april 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 1366.

Vraag 1

Bent u bekend met het Telegraaf-artikel «Boeteregen voor fatbikes en e-steps blijft uit: veel ellende en overlast, maar minder bekeuringen en inbeslagnames»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het beeld uit het artikel dat er inderdaad minder boetes met de relevante CJIB-feitcodes voor illegale fatbikes en e-steps zijn uitgegeven in 2025 ten opzichte van 2024?

Antwoord 2

Ja. Uit de in het artikel aangehaalde cijfers blijkt dat het aantal opgelegde boetes met de relevante CJIB-feitcode in 2025 licht is gedaald, na een eerdere stijging van 643 in 2023 naar 4.845 in 2024. Het gaat hier om het aantal opgelegde boetes voor het laten staan of rijden met een niet-goedgekeurd voertuig zonder verder enige uitsplitsing.

De recente daling (naar 4.694 in 2025) is beperkt van omvang en volgt op een intensivering van de handhaving in 2024. Dit wil echter niet zeggen dat de handhaving door de politie achterblijft op deze strafbare feiten. Zolang zaken nog bij het Openbaar Ministerie (OM) in behandeling zijn, zijn deze niet in de cijfers van het CJIB zichtbaar. Ik verwacht daarom dat het aantal boetes uitgegeven in 2025 in de administratie nog zal toenemen. Daarnaast is binnen deze feitcode geen uitsplitsing mogelijk naar het type voertuig. Daarmee kan

¹ De Telegraaf, 17 februari 2026, Boeteregen voor fatbikes en e-steps blijft uit: veel ellende en overlast, maar minder bekeuringen en inbeslagnames | De Telegraaf

op basis van deze cijfers niet worden vastgesteld of het aandeel fatbikes binnen het totaal is toe- of afgenomen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) onderzoekt op dit moment of er een aparte voertuigcategorie voor fatbikes kan worden gemaakt. Indien dit wordt doorgevoerd, helpt dit ook om in de toekomst gerichter cijfers te verzamelen en te delen ten aanzien van het aantal opgelegde boetes voor fatbikes

Vraag 3

Hoe beoordeelt u de verwachting dat hier ook een daling van inbeslagnames mee gepaard gaat?

Antwoord 3

Op basis van enkel het aantal boetes is niet te zeggen of er naar verwachting meer of minder inbeslagnames hebben plaatsgevonden. Inbeslagname vindt namelijk plaats bij een tweede constatering dat een elektrische fiets is opgevoerd binnen twee jaar. Bij een eerste constatering wordt een boete opgelegd en een waarschuwing gegeven. Indien mogelijk wordt een opdracht tot herstel gegeven om de overtreding te verhelpen. Als hieraan niet wordt voldaan, kan inbeslagname volgen.

Er wordt niet specifiek bijgehouden hoeveel fatbikes in beslag zijn genomen door de politie. Dit komt doordat de fatbike geen afzonderlijke categorie is in de registratiesystemen. Een inbeslaggenomen fatbike kan daardoor onder verschillende categorieën worden geregistreerd, onder andere als fiets of bromfiets.

Vraag 4

Hoe verhoudt de investering, sinds 2024, in 250 nieuwe rollerbanken voor de handhaving rondom fatbikes, zich tot de daling van het aantal boetes? Worden de nieuwe rollerbanken ten volle benut?

Antwoord 4

Alle politie-eenheden beschikken over rollerbanken. Zoals gezegd bij de beantwoording van vraag 2 is het aantal opgelegde boetes behoorlijk gestegen na 2023. Er zijn daarom geen aanwijzingen dat de beschikbare rollerbanken niet optimaal worden benut. Er zijn ook geen signalen vanuit de politie dat hierbij knelpunten optreden. Daarnaast wordt door de politie ook gehandhaafd middels een rijtest. Deze rijtest wordt uitgevoerd door daadwerkelijk te rijden op de betreffende fiets met trapondersteuning, waarbij met een lasersnelheidsmeter wordt vastgesteld bij welke snelheid de trapondersteuning wordt onderbroken.

Vraag 5

Hoeveel inbeslagnames van illegale fatbikes hebben er plaatsgevonden in 2024 en 2025, en kunt u deze uitsplitsen over de douane, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de politie en/of gezamenlijke inbeslagnames?

Antwoord 5

Er zijn hierover geen cijfers beschikbaar.

Naar aanleiding van vragen tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 4 februari 2026 is aan het lid Goudzwaard toegezegd om halfjaarlijks te rapporteren en daarbij in te gaan op het aantal inbeslagnames². Vooruitlopend op het komende commissiedebat van 21 mei 2026 ontvangt de Kamer in een Kamerbrief nadere informatie over hoe opvolging wordt gegeven aan deze toezegging. Over de mogelijkheden om hierover te rapporteren wil ik alvast een aantal kanttekeningen meegeven.

In antwoord op vraag 3 is reeds aangegeven dat niet wordt bijgehouden hoeveel fatbikes door de politie in beslag worden genomen. Dit komt doordat de fatbike geen afzonderlijke categorie is in de registratiesystemen.

De Douane heeft nog geen goederen in beslag genomen om over te rapporteren. IenW werkt heden aan het opstellen van een taakbijlage onder het convenant van IenW met de Douane. Met deze taakbijlage worden afspraken vastgelegd om nadere invulling te geven aan de mogelijkheden om

² TZ202602-065

voertuigen die niet voldoen aan relevante Europese wet- en regelgeving tegen te houden aan de buitengrens van de EU, alsmede aan de wijze waarop deze controles worden uitgevoerd. In het proces van totstandkoming van deze afspraken wordt geïnventariseerd hoe te rapporteren over de resultaten van de nog af te spreken inzet.

De ILT en NVWA treden in beginsel op als markttoezichthouder vanuit het bestuursrecht ten aanzien van fatbikes. En kunnen vanuit daar verschillende bestuursrechtelijke interventies toepassen. Het optreden vanuit het bestuursrecht is erop gericht om de fout te herstellen en de overtreding te beëindigen. Wanneer een overtreding tevens een strafbaar feit oplevert, kan de zaak worden voorgelegd aan het OM. Het OM beslist vervolgens of er strafrechtelijke vervolging en eventuele inbeslagnames zullen plaatsvinden. Van afgelopen twee jaar is één casus bekend waar een vermoeden van strafbare feiten is doorgegeven door de ILT en waar het OM opvolging aan gegeven heeft. In deze casus is (tijdelijk) een groot aantal fatbikes in beslag genomen en daarna bij het stoppen van het onderzoek weer vrijgegeven. Navraag bij het OM leert dat het doel van het OM was om van betrokkenen de garantie te krijgen dat het assemblageproces zodanig is ingericht dat het vermogen van de in beslag genomen fatbikes niet hoger is dan 250 Watt.³ De betrokkenen hebben die garantie gegeven, waarna de zaak is geseponeerd. Er zijn eveneens geen gezamenlijke inbeslagnames te melden.

Vraag 6

Beoordeelt u de verwachting van de ILT dat alle import van fatbikes vanuit EU-landen voldoet aan bestaande regelgeving voor elektrische fietsen als een realistisch uitgangspunt?

Antwoord 6

Het is geen realistisch uitgangspunt dat alle fatbikes vanuit EU-landen voldoen aan bestaande regelgeving voor elektrische fietsen. Wanneer een fatbike uit een ander EU-land naar Nederland komt, is geen sprake van import omdat het product al op de Europese markt is. De ILT heeft beperkt zicht op fatbikes die in andere lidstaten worden aangeboden op de gezamenlijke Europese markt. Het is dus mogelijk dat een in een andere lidstaat aangeschafte (illegale) fatbike op de Nederlandse weg terechtkomt. Ook van fatbikes, in de verschijningsvorm van elektrische fiets, die op Nederlandse of andere Europese kanalen worden aangeboden, kan niet worden gesteld dat deze altijd voldoen aan bestaande regelgeving. Alle elektrische fietsen die worden geïmporteerd en ter verhandeling worden aangeboden op de Europese markt, dienen te voldoen aan de Machineryrichtlijn. De NVWA heeft niet de verwachting dat alle producten die worden binnengebracht voldoen aan de Europese wet- en regelgeving. De evaluatie die aangehaald wordt onder de beantwoording van vraag 8 moet meer licht laten schijnen op actuele misstanden.

De ILT geeft aan dat de positie van de ILT die in het artikel wordt aangehaald niet volledig is.⁴ Hieronder wordt de volledige positie van de ILT uitgewerkt. De ILT is toezichthouder op bromfietsen (die typegoedkeuringsplichtig zijn) en de NVWA op elektrische fietsen (zie ook het antwoord op vraag 10 voor meer toelichting hierover). De fatbike kan in beide verschijningsvormen worden aangeboden op de markt. Inmiddels ziet de ILT op basis van steekproeven dat verkopers de fatbike op nationale kanalen enkel aanbieden als elektrische fiets met bijbehorende kenmerken. Deze fatbikes vallen zoals gezegd onder het toezicht van de NVWA.

Vraag 7

In hoeverre speelt foutieve informatie over de specificaties van fatbikes aangeschaft via e-commerce platformen, ten opzichte van waar de fatbikes werkelijk technisch toe in staat zijn, een rol bij de verspreiding van illegale fatbikes?

³ Openbaar Ministerie (19 mei, 2025). *OM stopt onderzoek La Souris, eigenaar en Loocam*. <https://www.om.nl/actueel/nieuws/2025/05/16/om-stopt-onderzoek-la-souris-eigenaar-en-loocam>

⁴ In het artikel staat: «Sindsdien heeft de ILT echter geen inbeslagnames meer gedaan, omdat alles wat vanuit andere Europese landen Nederland binnenkomt, voldoet aan de eisen voor elektrische fietsen.»

Antwoord 7

De ILT en de NVWA hebben geen informatie over in hoeverre foutieve informatie een rol speelt bij de verspreiding van illegale fatbikes. Er is beperkt handelingsperspectief voor de ILT en de NVWA om effectief markttoezicht te houden op fatbikes die worden aangeboden op internationale e-commerce platforms. Dit komt omdat het lastig is om op basis van een advertentie te bepalen of een fatbike illegaal is, in tegenstelling tot bijvoorbeeld vapes met smaakjes die illegaal zijn. Bij een fatbike moet eerst onderzoek worden gedaan of bijvoorbeeld informatie bij de advertentie daadwerkelijk onjuist is en in hoeverre deze niet voldoet aan de essentiële veiligheidseisen in de machinerichtlijn (NVWA). Wanneer een rechtspersoon in Nederland of andere EU-landen ontbreekt, is het niet mogelijk om een maatregel gerechtelijk af te dwingen. Hier is meer uitgebreid op ingegaan in de beantwoording van vragen van het lid Heutink van 7 januari jl.⁵

Vraag 8

Deelt u de mening, gezien het feit dat de NVWA in principe reactief handelt op basis van signalen van onveiligheid, dat een meer pro-actieve werkwijze logischer zou zijn in het kader van handhaving tegen illegale fatbikes?

Antwoord 8

Omdat de NVWA met een beperkte capaciteit toezicht moet houden op veel publieke belangen, handelt de NVWA voornamelijk risicogericht. In de praktijk treedt de NVWA vooral op bij casuïstiek waarbij er concrete aanwijzingen zijn voor risico's van brandveiligheid van accu's van elektrische fietsen. De ILT en de NVWA ronden op dit moment achttien gezamenlijke productinspecties af, waarmee de informatiepositie over misstanden bij het aanbieden van fatbikes op de markt wordt vergroot. De evaluatie van de acties laat zien in hoeverre sprake is van tekortkomingen en wat voor type misstanden worden waargenomen door de markttoezichthouders. De uitkomsten zal ik nog dit voorjaar met uw Kamer delen. Op basis van deze eerste analyse zal ik vervolgstappen aankondigen. Hier kan ik nu niet op vooruitlopen. Het verbeteren en waar mogelijk intensiveren. Acties op het terrein van het markttoezicht en handhaving zijn onderdeel van de Aanpak Fatbikes waar momenteel aan gewerkt wordt. De Kamer zal de Aanpak Fatbikes voor het commissiedebat Veerkeersveiligheid ontvangen.

Vraag 9

Welke concrete cijfers en indicatoren gebruikt u om te beoordelen of de versterkte samenwerking tussen de vier relevante handhavingsinstanties (ILT, NVWA, douane, politie), toen zij eind vorig jaar gezamenlijke afspraken hebben gemaakt over de versterking van onderlinge samenwerking ten behoeve van het toezicht en de handhaving op illegale fatbikes, het gewenste effect heeft in de praktijk?⁶

Antwoord 9

Ik verwijs hiervoor naar de beantwoording van vraag 5 over de toezegging aan de Kamer om halfjaarlijks te rapporteren.

Vraag 10

Is sinds deze afspraken de rolverdeling in de handhaving op illegale fatbikes voldoende duidelijk?

Antwoord 10

De betrokken partijen geven aan dat de rolverdeling voldoende duidelijk is. Daarnaast zijn door de samenwerkingsafspraken kortere lijnen ontstaan en wordt sneller met elkaar geschakeld over casuïstiek.⁷

⁵ Kamerstukken 2025Z20563

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1197

⁷ Zie ook Kamerstukken 29 398, nr. 1197

Vraag 11

Zijn er, naast dat er afspraken zijn met de handhavingsinstellingen, ook afspraken gemaakt met e-commerce platformen over het terugdringen van het aanbod van illegale fatbikes? Zo nee, bent u bereid om met de sector hierover het gesprek aan te gaan?

Antwoord 11

De ILT en de NVWA zijn in gesprek met Nederlandse e-commerce aanbieders en de ILT heeft kenmerken van illegale fatbikes, ongekeurde bromfietsen, met hen gedeeld. De markttoezichthouders helpen vanuit hun maatschappelijke plicht de nationale platformen waar mogelijk, maar zij zijn zelf verantwoordelijk voor de moderatie van hun platformen en het verwijderen van de advertenties. Als er signalen zijn dat de aanbieders onvoldoende hun wettelijke verplichtingen nakomen, treedt de toezichthouder op. Zoals genoemd bij de beantwoording van vraag 7, is het handelingsperspectief beperkt om effectief markttoezicht te houden op fatbikes die worden aangeboden op internationale platforms.

Vraag 12

Is het van de ILT en de NVWA te verwachten dat zij in staat zijn adequaat te handhaven op illegale fatbikes gezien de omvang van het probleem en gelet op het feit dat de NVWA en de ILT belast zijn met het houden van toezicht op een veel breder scala aan producten en regelgeving dan alleen elektrische voertuigen?

Antwoord 12

Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 6, worden binnen de regelgeving waar de ILT verantwoordelijk voor is weinig tot geen overtredingen waargenomen bij Nederlandse aanbieders. Hiermee lijkt het toezicht op deze aanbieders effectief en adequaat. Voor buitenlandse aanbieders blijft het toezicht complex en slecht handhaafbaar. De NVWA kan adequaat handhaven wanneer zij signalen krijgt over onveilige elektrische fietsen. Onder de beantwoording van vraag 8 is ingegaan op wat prioriteitstelling voor de handhavingspraktijk betekent.

Vraag 13

Hoe denkt u over het uitbreiden van de NVWA en de ILT zodat zij beschikken over voldoende capaciteit om op een meer proactieve wijze te handhaven op de import en verkoop van illegale fatbikes?

Antwoord 13

Op de rol van de ILT en NVWA ben ik ingegaan bij verschillende voorgaande antwoorden. In beantwoording van vraag 8 ging ik in op de evaluatie van de gezamenlijke productinspecties. Zoals aangegeven zijn de acties op het verbeteren en waar mogelijk intensiveren van het markttoezicht en de handhaving onderdeel van de Aanpak Fatbikes. Op basis van deze eerste analyse ga ik vervolgstappen aankondigen. Daarbij ga ik, indien aan de orde, ook in op de eventueel benodigde capaciteit. Deze moet worden afgewogen tegen andere prioriteiten.

Ten aanzien van specifiek import wil ik opmerken dat de ILT en Douane hun inzet op markttoezicht aan de grens versterken. De precieze capaciteit die hiervoor benodigd is, is nog onderwerp van gesprek tussen IenW, ILT en Douane.

Vraag 14

Denkt u dat de bestaande capaciteit van de vier relevante handhavingsinstanties (ILT, NVWA, douane, politie) voldoende is om het fatbike-probleem het hoofd te bieden gezien de maatschappelijke urgentie en het stagnerende aantal boetes?

Antwoord 14

Zoals in de beantwoording op eerdere Kamervragen en Kamerbrieven is aangegeven, wordt hard gewerkt aan een integrale aanpak van opgevoerde fatbikes, gericht op gedrag, (markt)toezicht door ILT, NVWA en Douane en

handhaving door de politie op straat.⁸ Dit wordt verder meegenomen in de Aanpak Fatbikes.

Ik verwijs naar de beantwoording van vraag 13 voor de capaciteit bij ILT, NVWA, Douane. Ten aanzien van de politie geldt dat de handhaving op opgevoerde elektrische fietsen onderdeel is van de reguliere politietaak. Binnen de beschikbare capaciteit van de politie wordt door de lokale gezagsdriehoek bepaald wat prioriteit heeft.

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 1193 en Kamerstukken 2025Z20563