

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1193 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 december 2025

Met deze brief wordt u geïnformeerd over de vorderingen op de verkeersveiligheidsaanpak van elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (LEVs). Hierbij wordt ingegaan op:

- ☐ De uitkomsten van het vervolgonderzoek van VeiligheidNL naar de trends en gevolgen van verkeersongevallen met elektrische fietsen in de leeftijdscategorieën 12-13, 14-15 en 16-17 jaar;
- ☐ De leeftijdsgebonden helmplicht tot 18 jaar voor bestuurders en passagiers van elektrische fietsen en LEVs en de geplande implementatie hiervan;
- ☐ De overwegingen bij het invoeren van een minimumleeftijd van 12 jaar voor bestuurders van elektrische fietsen;
- ☐ Uitkomsten van de expertbijeenkomst waarin is gezocht naar maatregelen die de verkeersveiligheidsaanpak van (opgevoerde) elektrische fietsen kan versterken;
- ☐ De mogelijkheden voor een algeheel opvoerverbod voor elektrische fietsen, elektrische stepjes en andere tweewielers;
- ☐ De vorderingen op het intensiveren van de samenwerking tussen handhaving en markttoezichthouders op opgevoerde elektrische fietsen;
- ☐ De uitkomsten van de verkenning naar de mogelijkheden van geofencing als snelheidsverlagende techniek voor elektrische fietsen en LEVs.

Geen aanleiding tot aanpassen leeftijdsgrens van helmplicht

VeiligheidNL concludeerde afgelopen zomer dat het aantal slachtoffers bij de Spoedeisende Hulp (SEH) onder elektrische fietsers in de leeftijdscategorie van 12 tot 18 jaar flink is gestegen in de periode 2020-2024.¹ Het aantal ongevallen met hersenletsel is onder deze groep zelfs verzesvoudigd. Dit was voor het ministerie mede de aanleiding om in te zetten op een leeftijdgebonden helmplicht voor bestuurders van elektrische fietsers tot 18 jaar. VeiligheidNL heeft daarna vervolgonderzoek uitgevoerd voor de leeftijdscategorieën 12-13 jaar, 14-15 jaar en 16-17 jaar, om te kijken of er verschillen zitten in de aard en

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1183.

aantallen van ongevallen tussen deze leeftijdscategorieën.² De conclusie is dat de aantallen onderverdeeld naar deze leeftijdscategorieën te klein zijn voor betrouwbare conclusies. Een vergelijking tussen deze leeftijdsgroepen is dus niet mogelijk. De sterke stijging van het aantal fietsslachtoffers met ernstig letsel onder de gehele leeftijdscategorie 12 tot 18 jaar blijft echter onverminderd zorgelijk. Minderjarigen vallen onder een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Hersenen zijn nog volop in ontwikkeling waardoor zij impulsen minder goed kunnen onderdrukken, meer risico's nemen en gevoelig zijn voor groepsdruk.³ Daarbij zijn de lange termijn gevolgen van hersenletsel moeilijk te overzien. Het ministerie blijft daarom inzetten op een leeftijdsgebonden helmplicht tot 18 jaar voor bestuurders en passagiers van elektrische fietsen en LEVs. Hiermee wil het ministerie voorkomen dat minderjarigen ernstig letsel oplopen en persoonlijk leed besparen.

De helmplicht tot 18 jaar voor elektrische fietsen en LEVs wordt meegenomen in de algemene maatregel van bestuur (AMvB), waarmee de regels voor gebruikers van LEVs worden geïmplementeerd. Er wordt gestreefd de concept AMvB rond de zomer van 2026 aan te bieden aan de Kamer, daarna volgt volgens vaste procedure een advies van de Raad van State. Hiermee wordt de toezegging aan het Lid de Hoop (GL-PvdA) als afgedaan beschouwd.⁴

Onderzoek effecten helmplicht tot 18 jaar

Om de mogelijke verschuivingseffecten en het draagvlak voor deze specifieke leeftijdsgebonden helmplicht in kaart te brengen, wordt in opdracht van het ministerie onderzoek uitgevoerd door Ipsos en TeamAlert. Voor de jaarwisseling worden de uitkomsten hiervan verwacht en in januari wordt nadien de Kamer geïnformeerd over de onderzoeksresultaten.

Verkennen minimumleeftijd

Zoals aangegeven in de vorige Kamerbrief verkent het ministerie de mogelijkheden voor een minimumleeftijd voor gebruikers van

² VeiligheidNL, 2025. *Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends – versie 2*.

³ TeamAlert, 2025. *Jongeren en risicogedrag*.

⁴ TZ202509-038.

elektrische fietsen.⁵ Tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 4 september 2025 is in het bijzonder gesproken over een minimumleeftijd van 12 jaar en de uitvoerbaarheid hiervan.⁶ Aan het voormalig Lid Olger van Dijk (NSC) is toegezegd om de Kamer te informeren over de mogelijkheid voor het instellen van een minimumleeftijd van 12 jaar voor het rijden op een elektrische fiets, vergelijkbaar met het vaarbewijs en daarbij in te gaan op het feit dat er ook middelbare scholieren jonger dan 12 jaar zijn.⁷

Het ministerie gaat verder verkennen of er voldoende inhoudelijke onderbouwing is voor het instellen van een minimumleeftijd. Momenteel is er namelijk geen sprake van een stijging in elektrische fietsslachtoffers met (ernstig) letsel onder de 12 jaar.⁸ Daarnaast is handhaving van de minimumleeftijd van 12 jaar lastiger uitvoerbaar doordat de ID-plicht pas geldt vanaf 14 jaar. De politie kan wel optreden, zoals aanhouden, verhoren en ouders/verzorgers in kennis stellen. Daarbij kunnen jongeren onder de 12 jaar niet strafrechtelijk worden vervolgd of een boete krijgen. In samenwerking met het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) wordt daarom verkend of een ID-plicht bij het gebruik van een elektrische fiets kan worden ingesteld op 12 jaar. In het openbaar vervoer geldt bijvoorbeeld op grond van de Wet personenvervoer 2000 een identificatieplicht voor personen jonger dan 14 als van die personen is vastgesteld dat zij reizen zonder geldig vervoersbewijs. Afhankelijk van de uitkomsten van deze verkenning kan handhaving via deze weg mogelijk worden vormgegeven. In de tussentijd blijft het ministerie monitoren hoe de aantallen en ernst van fietsongevallen zich ontwikkelen in verhouding tot het gebruik van de (elektrische) fiets.

In relatie tot de toezegging aan het voormalig Lid Olger van Dijk (NSC),⁹ in het Binnenvaartpolitiereglement gelden verschillende minimumleeftijden.¹⁰ Er is bepaald dat een minimumleeftijd van 12 jaar geldt voor het besturen van een klein open motorschip.¹¹ Examen voor het klein vaarbewijs kan al voor het 18e levensjaar worden afgelegd. Pas vanaf 18 jaar mogen snelle motorboten en

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1183

⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1185.

⁷ TZ202509-050.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1183.

⁹ TZ202509-050.

¹⁰ Artikel 1.09, eerste lid, Binnenvaartpolitiereglement.

¹¹ Schepen met een lengte van minder dan 7 meter waarvan de maximale snelheid niet meer is dan 13 km/uur (artikel 1.09, eerste lid, onderdeel c, Binnenvaartpolitiereglement).

andere vaarbewijsplichtige voertuigen bestuurd worden en kan de pas van het klein vaarbewijs worden aangevraagd met het examenbewijs. Ook werd gevraagd in te gaan op het feit dat er middelbare scholieren jonger zijn dan 12 jaar. Het ministerie heeft geen zicht op het aantal middelbare scholieren jonger dan 12 jaar die lange afstanden moeten afleggen en geen reëel openbaar vervoer alternatief hebben. Het CBS heeft wel onderzocht dat 4.8 procent van de 11-jarigen tenminste enkele keren per week gebruik maakt van de elektrische fiets.¹² Hiermee wordt de toezegging aan het voormalig Lid Olger van Dijk (NSC) als afgedaan beschouwd.

Expertbijeenkomst aanpak (opgevoerde) elektrische fietsen

Het ministerie heeft laten inventariseren welke maatregelen ontbreken in de huidige verkeersveiligheidsaanpak van (opgevoerde) elektrische fietsen, waaronder fatbikes. Bij de door Goudappel georganiseerde bijeenkomst op 6 november zijn experts met uiteenlopende achtergronden uitgenodigd, allen met directe raakvlakken met de problematiek. De groep bestond uit experts vanuit lokale overheden, overheidsinstanties, kennis- en onderzoeksinstituten, het bedrijfsleven en brancheorganisaties en belangenorganisaties. In totaal waren vertegenwoordigers van vijftien organisaties aanwezig. Veel van de genoemde maatregelen bouwen voort op de bestaande aanpak. Deelnemers zagen ruimte voor verdere inzet op maatregelen zoals dataverzameling, verdere investeringen in het centraliseren en stroomlijnen van markttoezicht en handhaving en inzet op communicatie en educatie. Het ministerie gaat inventariseren hoe de suggesties meegenomen kunnen worden in de huidige aanpak.

Opvoerverbod

Tijdens het Tweeminutendebat Verkeersveiligheid van 19 februari 2025 is de motie Grinwis c.s.¹³ ingediend, die de regering verzoekt te komen tot een algeheel opvoerverbod voor het opvoeren van elektrische fietsen, elektrische stepjes en andere tweewielers, in het bijzonder fatbikes.

Het verkopen van opgevoerde voertuigen (feitelijk ongekeurde bromfietsen) en onderdelen om voertuigen mee op te voeren is

¹² CBS (2025). *Onderweg in Nederland (ODiN) 2024*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 1163.

momenteel al verboden. Ook is het gebruik van een opgevoerd voertuig op de openbare weg al verboden. De politie kan handhavend optreden tegen bestuurders van dergelijke voertuigen. Wat momenteel nog niet verboden is, is het gebruik van opgevoerde voertuigen op privéterrein dat niet voor het openbaar verkeer toegankelijk is (bijvoorbeeld op een erf van een boerderij). Het ministerie ziet het verbieden van dergelijke voertuigen op privéterrein niet als proportioneel en wil daartoe niet overgaan. Daarnaast wordt dit niet gezien als een effectieve maatregel. Immers, de huidige problemen vinden primair plaats op de openbare weg en daarnaast zal handhaving op privéterreinen nauwelijks plaatsvinden.

Het ministerie gaat onderzoeken of een verbod voor het commercieel aanbieden van opvoeren door bedrijven van toegevoegde waarde is, en zo ja, of dit uitvoerbaar en haalbaar is. De Wegenverkeerswet 1994 biedt geen basis voor het reguleren van diensten gericht op de werking van voertuigen, maar slechts voor regels over het verkopen van voertuigen en onderdelen en het gebruik van voertuigen op de openbare weg. Dat betekent dat hier een wetswijziging voor nodig is om, indien dat wenselijk blijkt, deze diensten te verbieden.

Intensiveren samenwerking handhaving en markttoezicht instanties

In het commissiedebat van 11 februari 2025 is aan het voormalig Lid Pierik (BBB)¹⁴ de toezegging gedaan om de Kamer te informeren over de intensivering van handhaving en markttoezicht op fatbikes en hierbij ook in te gaan op de capaciteit die hiervoor nodig is en hoe meetbare resultaten kunnen worden behaald.

Politie, NVWA, Douane en ILT staan namelijk ieder vanuit hun eigen bevoegdheid, aan de lat voor handhaving, markttoezicht en toezicht aan de buitengrens op 'fatbikes'.¹⁵ Afhankelijk van hoe de

¹⁴ TZ202502-114.

¹⁵ De term 'fatbikes' wordt gebruikt voor de leesbaarheid. Het gaat hierbij om een elektrische fiets met bepaalde kenmerken (brede banden, bromfietsachtige uitstraling, e.d.). Het is echter niet mogelijk om een objectief onderscheid te maken tussen fatbikes en andere elektrische fietsen. Er is altijd een grote overlap tussen de kenmerken van fatbikes en andere elektrische fietsen. Overigens kan een fatbike ook dusdanige kenmerken hebben dat voor de fatbike de in Verordening 168/2013 genoemde uitzondering voor elektrische fietsen niet geldt en dat net als

fatbike wordt aangeboden op de markt is de NVWA of de ILT bevoegd voor toezicht en handhaving in de handelsfase. De NVWA is vanuit de machinerichtlijn verantwoordelijk voor elektrische fietsen. De ILT is vanuit de Europese verordening bevoegd voor toezicht handhaving van onder andere bromfietsen.¹⁶ In de gebruiksfase is de politie bevoegd en de douane heeft een belangrijke rol bij het toezicht op voertuigen die via Nederland voor de EU het land binnenkomen.

Omdat in de praktijk er onduidelijkheid kan zijn op welke wijze een fatbike wordt aangeboden, gaan NVWA en ILT nog voor het eind van dit jaar tien gezamenlijke controles doen. Op basis van deze controles kunnen nieuwe inzichten opgedaan worden over hoe de partijen effectief met elkaar samenwerken in de praktijk en waar de toezichthouders het grootste effect kunnen bereiken.

Deze inzichten worden betrokken bij het opstellen van samenwerkingsafspraken. Het delen van kennis en informatie tussen de instanties leidt tot een versterking van de gezamenlijk informatiepositie. Wanneer handhavingsinterventies beter op elkaar aansluiten, leidt dit bovendien tot effectievere handhaving.

Het streven is om de samenwerkingsafspraken eind december te bekrachtigen door de betrokken instanties. Hierin wordt ook, conform de toezegging, ingegaan op de ambities van de betrokken partijen. Als kanttekening wordt meegegeven dat voor de politie geldt dat zij géén uitspraken kan doen over de capaciteitsinzet en de te verwachten resultaten, omdat dit afhankelijk is van prioritering en keuzes over de inzet binnen de lokale driehoeken gedurende het jaar. Cijfers laten echter zien dat er reeds actief wordt opgetreden tegen het gebruik van illegaal opgevoerde voertuigen, waaronder fatbikes. Zo is het aantal opgelegde boetes in 2023 van 643 toegenomen naar 4.845 in 2024. Recentere rechterlijke uitspraken bieden bovendien perspectief om de huidige handhavingspraktijk in de gebruikersfase nog effectiever te maken.¹⁷

voor bromfietsen moet worden voldaan aan de (typegoedkeurings-)vereisten van Verordening 168/2013.

¹⁶ Verordening (EU) 168/2013 van het Europees parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

¹⁷ 2025Z18308.

Uw Kamer wordt rond het commissiedebat van 17 december geïnformeerd over de inhoud van de samenwerkingsafspraken waarmee de toezegging kan worden afgedaan.

Impact van geofencing op verkeersveiligheid onduidelijk

Naar aanleiding van de motie van het Lid van der Plas (BBB) heeft het ministerie onderzoek laten uitvoeren naar de inzet van geofencing om de verkeersveiligheid voor LEVs en elektrische fietsen in de openbare ruimte te verbeteren.¹⁸ Het bijgevoegde onderzoek van Arcadis concludeert dat geofencing technisch mogelijk is en juridisch is in te bedden, maar grote obstakels kent om landelijk verplicht te stellen.¹⁹ Belangrijkste obstakels zijn de onzekerheid over de verwachte impact op de verkeersveiligheid, de proportionaliteit van de maatregel voor gebruikers van deze voertuigen, de lange doorlooptijd voor (volledige) implementatie en de mogelijke uitvoeringskosten.

Het onderzoek geeft aan dat geofencing wél kan worden ingezet bij specifieke doelgroepen, namelijk bij werkgevers of deelplatforms zoals maaltijdbezorgers. Gemeenten zouden dit via contractuele afspraken kunnen vastleggen. Daarvoor is een wettelijke verplichting niet noodzakelijk.

Hiermee beschouwt het ministerie de motie van het Lid Van der Plas (BBB) als afgedaan.

Tot slot

Niet alleen de Rijksoverheid is bezig met een aanpak, ook de steden zoeken naar mogelijkheden. Zo is de gemeente Amsterdam bezig met een uitwerking van een lokaal verbod om fatbikes te kunnen weren uit drukke gebieden. Andere gemeenten volgen dit met interesse. Het ministerie begrijpt dat gemeenten alles uit de kast trekken om overlast aan te pakken. Eerdere onafhankelijke onderzoeken hebben echter aangetoond dat landelijke aparte regels voor fatbikes niet uitvoerbaar zijn. Het ministerie blijft zich onverminderd inzetten op de aanpak van opgevoerde elektrische fietsen, waaronder fatbikes. Deze bestaat in de kern uit gedrag, markttoezicht en handhaving. Daarnaast blijft het ministerie de ontwikkeling van het keurmerk voor elektrische fietsen volgen en waar nodig ondersteuning bieden. Hierover is ook gesproken met het Verbond van Verzekeraars. Voor een bredere uiteenzetting van de bestaande aanpak zie ook de Kamerbrief van 28 augustus 2025.²⁰ Het ministerie blijft de Kamer, in samenwerking met het

¹⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1122.

¹⁹ Arcadis, 2025. *Slim begrenzen, veiliger verkeer?*

²⁰ Kamerstukken 29 398, nr. 1183.

ministerie van JenV, actief informeren over de voortgang en de resultaten.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman