

Vergaderjaar 2025–2026

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1220

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 april 2026

De snelle opkomst van fatbikes gaat gepaard met groeiende overlast, onveilige verkeerssituaties en een zorgwekkende stijging van het aantal ongevallen onder jonge bestuurders. Vooral onder jongeren neemt het aantal ongelukken met elektrische fietsen, waaronder fatbikes, sterk toe. Het aantal gevallen van hersenletsel is in de periode 2020–2024 zelfs verzesvoudigd.¹ Tegelijkertijd zorgen opgevoerde fatbikes en het ruime aanbod van goedkope, ondeugdelijke en deels illegale modellen voor extra risico's op de weg. Dit is een ontwikkeling die om actie vraagt.

Hoewel een sluitende oplossing niet eenvoudig is, kan en mag dat niet een reden zijn om af te wachten. Ook uw Kamer vraagt regelmatig aandacht voor de groeiende problematiek rondom fatbikes. Zoals aangekondigd aan uw Kamer en in lijn met het Coalitieakkoord² werk ik aan een Aanpak Fatbikes. In deze brief worden de maatregelen uiteengezet om jongeren te beschermen, de veiligheid op de weg te vergroten en overlast terug te dringen. Na de zomer ontvangt uw Kamer de uitkomsten van de onderzoeken en het vervolg op de Aanpak Fatbikes

De Aanpak Fatbikes

Er wordt ingezet op de volgende maatregelen:

- Het instellen van een aparte voertuigcategorie voor fatbikes:
 - minimumleeftijd voor gebruikers van fatbikes;
 - handelingsinstrumenten voor gemeenten voor fatbikevrije zones.
- Een helmplicht voor gebruikers en passagiers van alle elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (LEVs) tot 18 jaar.
- Acties markttoezicht en handhaving.

¹ Veiligheid, 2025. Ongevallen met (niet-)elektrische fietsen: actuele inzichten en trends.

² In het Coalitieakkoord staat dat er een aparte voertuigcategorie voor fatbikes komt, met een minimumleeftijd en helmplicht, en dat gemeenten de mogelijkheid krijgen een fatbikevrije zones in te voeren (bijlage bij Kamerstuk 36 848, nr. 31).

- Regels voor verkoop van elektrische fietsen of onderdelen daarvan:
 - bestrijden ondeugdelijk aanbod elektrische fietsen;
 - opvoerverbod.
- Gedragsmaatregelen.

Instellen aparte voertuigcategorie fatbikes

Om specifieke regels voor fatbikes in te voeren is een onderscheidend criterium nodig op basis waarvan wordt bepaald wanneer sprake is van een fatbike. In eerder onderzoek werd gesteld dat het opstellen van aparte regelgeving niet effectief zou zijn, omdat de markt zich naar verwachting zou gaan aanpassen.³ Toch zijn aparte regels noodzakelijk om specifiek de fatbikeproblematiek aan te pakken. Dezelfde onderzoeken concludeerden al dat er criteria te vinden zijn om fatbikes te onderscheiden van reguliere elektrische fietsen. Om deze criteria te bepalen wordt opdracht gegeven aan een onderzoeksbureau om opties te ontwikkelen om op een pragmatische wijze de fatbike te onderscheiden van de reguliere elektrische fiets. Daarnaast worden het aantal ongevallen met fatbikes, het aantal fatbikes in Nederland, het aantal gereden kilometers en de (subjectieve) onveiligheid die wordt ervaren door fatbikes onderzocht. Ook worden de verkeersveiligheidsrisico's van fatbikes onderzocht op basis van inzichten uit de verkeerspsychologie en kennis over de ontwikkeling van kinderen. Er wordt tevens gekeken naar de effecten op mobiliteitsgedrag en de mogelijke impact op bereikbaarheid. Deze onderzoeken zijn naar verwachting na de zomer gereed en op basis daarvan wordt nadere invulling gegeven aan de gemaakte afspraken uit het coalitieakkoord.

Het afbakenen van de fatbike op basis van specifieke kenmerken, zoals banddikte of gewicht, biedt niet meteen een perfect sluitende oplossing. In de praktijk overlappen deze eigenschappen met die van reguliere elektrische fietsen, waardoor een eenduidige en handhaafbare definitie lastig is. Bovendien vallen bepaalde fatbike-modellen buiten de reikwijdte van nieuwe regels, bijvoorbeeld omdat zij dunnere banden hebben of lichter zijn.

Dat ontslaat het kabinet er niet van stappen te zetten. Het streven naar een perfect afgebakende definitie leidt tot stilstand, terwijl de problematiek urgent is. Daarom wordt gekozen voor een pragmatische aanpak. Niets doen is geen optie, omdat dat geen enkel effect heeft op de verkeersveiligheid.

Minimumleeftijd voor gebruikers voor fatbikes

Het aantal ongevallen met jongeren op fatbikes is de laatste jaren flink gestegen. In 2020 werden nog nul fatbike-slachtoffers geregistreerd in het Letsel Informatie Systeem (LIS), in 2024 waren dat er 301. Meer dan de helft van deze ongevallen was onder jongeren tussen de 12 en 17 jaar. Naast de leeftijdsgebonden helmplicht werken we daarom aan een minimumleeftijd voor gebruikers van fatbikes.

Op basis van de resultaten van de onderzoeken wordt beoordeeld in hoeverre het instellen van een minimumleeftijd voor fatbikes gerechtvaardigd en handhaafbaar is (zo ja, welke minimumleeftijd). Dit alles wordt zo spoedig mogelijk gedaan. De reguliere doorlooptijd voor een wetswijziging is 2 tot 2,5 jaar.

Vooruitlopend op een minimumleeftijd is eerder toegezegd om in samenwerking met het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) te

³ Kamerstukken 29 398, nr. 1183 en 1155

verkennen of een ID-plicht bij het gebruik van een elektrische fiets wettelijk kan worden geregeld.⁴ Dit is relevant indien wordt gekozen voor een minimumleeftijd van 12 jaar. Het is mogelijk om dit te realiseren met een aanpassing van lenW-sectorale regelgeving, wat niet in strijd is met de gedachte van de Wet op de identificatieplicht, voor zover het de verplichting voor personen vanaf 12 jaar betreft. Een dergelijke aanpassing betekent dat personen tussen 12 en 14 jaar een identiteitsbewijs bij zich moeten hebben in de publieke ruimte, wanneer zij een elektrische fiets besturen. Uiteraard vergt een dergelijk besluit ook afstemming met het Ministerie van JenV over de uitvoerbaarheid voor de politie.

Handelingsinstrumentarium gemeenten voor fatbikevrije zones

Gemeenten proberen lokaal de fatbike te weren en gebruiken daarvoor verschillende definities. Inmiddels heeft de gemeente Enschede een fatbikeverbod ingesteld voor de binnenstad tijdens winkelopeningsuren en heeft het stadsbestuur van de gemeente Amsterdam besloten om vanaf 11 mei dit jaar een rijverbod voor fatbikes in het Vondelpark in te voeren. Andere gemeenten hebben aangegeven deze ontwikkelingen met interesse te volgen. Gemeenten hebben op dit moment al mogelijkheden om lokale maatregelen te nemen via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Er zijn echter risico's op uitvoering en handhaving.

Op basis van de hiervoor genoemde onderzoeken kan het begrip «fatbike» geïntroduceerd worden waarmee het handelingsinstrumentarium voor gemeenten worden vergroot. Gemeenten krijgen handelingsperspectief als op basis van de hiervoor genoemde onderzoeken het begrip «fatbike» wordt geïntroduceerd in landelijke regelgeving. Gemeenten kunnen zo verkeersmaatregelen voor fatbikes nemen door middel van verkeersbesluiten en doordat zij het begrip «fatbike» kunnen gebruiken op de gemeentelijke onderborden. Het blijft dan aan de gemeenten die verkeersbesluiten nemen om te onderbouwen waarom een specifieke fatbikevrije zone nodig is, gelet op de verkeersveiligheid of bijvoorbeeld de doorstroming van het verkeer.

Een leeftijdsgebonden helmplicht voor elektrische fietsen en LEVs

Jongeren behoren tot een kwetsbare groep in het verkeer en hersenletsel kan blijvende en ingrijpende gevolgen hebben. Het aantal ongevallen onder jongeren neemt toe, evenals het aantal gevallen van hersenletsel. Daarnaast dragen jongeren op elektrische fietsen nagenoeg geen fietshelm. Om jongeren beter te beschermen tegen vermijdbaar (hersen-)letsel wordt eind april de door het vorige kabinet aangekondigde leeftijdsgebonden helmplicht voor elektrische fietsen (waaronder fatbikes) en LEVs (waaronder e-steps), in internetconsultatie gebracht. Dit is onderdeel van de algemene maatregel van bestuur met gebruikerseisen van LEVs. Hiermee wordt duidelijkheid geboden aan fabrikanten, gemeenten en gebruikers, en wordt de verkeersveiligheid versterkt. De snelst mogelijke en geplande inwerkingtreding van de amvb voor de leeftijdsgebonden helmplicht is 1 september 2027. De geplande inwerkingtreding van de rest van het LEV-kader is 1 januari 2028.

Acties markttoezicht en handhaving

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 4 februari jongstleden (Kamerstuk 29 398, nr. 1202) is toegezegd om halfjaarlijks te rapporteren

⁴ Kamerstukken 29 398, nr. 1193

over het aantal inbeslagnames van illegale fatbikes door de handhaving- en markttoezichtinstanties.⁵

De politie kan niet specifiek in de registratiesystemen bijhouden hoeveel fatbikes in beslag zijn genomen omdat de fatbike geen afzonderlijke categorie is in de registratiesystemen. De Douane heeft tot nu toe geen specifieke taak op het gebied van illegale fatbikes. Er vindt daarom geen registratie en rapportage plaats. Om hier verandering in aan te brengen wordt momenteel een taakbijlage opgesteld onder het convenant van lenW met de Douane. In de beantwoording van vragen van het lid Goudzwaard van 24 april 2026 is uiteengezet dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) markttoezichthouders zijn en verschillende interventies kunnen toepassen vanuit het bestuursrecht wat met name gericht is op herstel.⁶ Uitgangspunt bij het markttoezicht door de ILT en de NVWA is altijd informatiegestuurd en risicogericht werken. Wanneer sprake is van strafrechtelijke overtredingen, of wanneer bestuursrechtelijke handhaving onvoldoende effect heeft, wordt in overleg met het Openbaar Ministerie (OM) gekozen voor de strafrechtelijke route. Onder het gezag van het OM kunnen fatbikes in de strafzaak in beslag worden genomen nog voordat deze worden verhandeld.

Met de taakbijlage wordt minimaal eerstelijns douanetoezicht ingericht, en wordt de samenwerking met de ILT geregeld ten aanzien van het tegenhouden en/of in beslag nemen van ongekeurde bromfietsen (bijvoorbeeld in de verschijningsvorm van een fatbike). Daarnaast wordt, op basis van de input van de ILT, NVWA, Douane en politie vanaf juli aanstaande halfjaarlijks gerapporteerd over de volgende indicatoren:

- Het aantal (markt)toezichts- of handavingsacties in relatie tot fietsen met trapondersteuning (of ongekeurde bromfietsen in de verschijningsvorm van een elektrische fiets).
- Het aantal opgelegde boetes door de politie in relatie tot fietsen met trapondersteuning (of ongekeurde bromfietsen in de verschijningsvorm van een fiets).

Op 15 april jl. is de motie Goudzwaard aangenomen om bij de halfjaarlijkse rapportages specifiek ook de e-commerce en bijbehorende grensoverschrijdende handhaving mee te nemen.⁷ De mogelijkheden hiervoor worden de komende periode in kaart gebracht.

In de Verzamelbrief Stand van zaken verkeershandhaving, die op korte termijn door het Ministerie van JenV aan de Kamer wordt verstuurd, wordt eveneens aandacht besteed aan de verkenning naar een mogelijke uitbreiding van de bevoegdheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) op het gebied van verkeershandhaving. Daarbij wordt onder meer gezien of handhaving op fatbikes daar onderdeel van kan zijn.

Bestrijden ondeugdelijk aanbod elektrische fietsen

Naar aanleiding van de motie Olger van Dijk en Vedder⁸ ben ik voornemens om technische eisen van onderdelen van elektrische fietsen aan te scherpen en te controleren voordat deze op de markt worden aangeboden. Daartoe inventariseert de Dienst Wegverkeer (RDW) de mogelijkheden van typegoedkeuring op (onderdelen van) elektrische fietsen. Denk daarbij aan een componentenkeuring op de aandrijflijn of

⁵ TZ202602-065

⁶ Zie de beantwoording van de vragen van het lid Goudzwaard, Kamerstuknummer 2026Z04008

⁷ Kamerstukken 29 398, nr. 1218

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 1127

het besturingssysteem van elektrische fietsen. De uitkomsten worden rond de zomer verwacht en uw Kamer wordt daarna hierover geïnformeerd. Daarnaast is de RAI Vereniging bezig met het ontwikkelen van een keurmerk voor deugdelijke elektrische fietsen.

Opvoerverbod

Naar aanleiding van de aangenomen motie van Grinwis c.s.⁹ wordt onderzocht op welke schaal het commercieel aanbieden van het opvoeren van elektrische fietsen, elektrische stepjes en andere tweewielers, in het bijzonder fatbikes, in Nederland voorkomt. In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt in de handeling van het opvoeren in combinatie met het aanbieden van een opvoerset en het aanbieden van alleen de handeling. Wanneer een aanbieder een opvoerset aanbiedt of de handeling in combinatie met een opvoerset, is deze namelijk al in overtreding. Opvoersets mogen namelijk niet zonder goedkeuring worden verkocht. Ook voor dit onderzoek geldt dat de uitkomsten na de zomer worden verwacht en uw Kamer daarna wordt geïnformeerd. Met de onderzoeksresultaten kijk ik hoe het beste uitvoering gegeven kan worden aan de motie Grinwis.

Gedragsmaatregelen

Komende zomer wordt de campagne «'t kan hard gaan» opnieuw uitgevoerd. Deze campagne richt zich op het vergroten van de bewustwording over de regels en risico's van het opvoeren van elektrische fietsen. De nadruk ligt dit keer op ouders van jongeren. Via gerichte communicatie, zoals online advertenties en sociale media worden ouders geïnformeerd over de gevaren van opgevoerde e-bikes en hun rol in het voorkomen daarvan. Daarbij krijgen zij ook concrete handvatten om het gesprek met hun kind aan te gaan en grenzen te stellen. Onderzoek van TeamAlert laat zien dat ouderbetrokkenheid een belangrijke beschermende factor is tegen groepsdruk. Jongeren met betrokken ouders kiezen er aantoonbaar vaker voor om hun fatbike niet op te voeren. Door ouders actief te betrekken, wordt het effect van de campagne vergroot.¹⁰

In samenwerking met het bureau Muzus is onderzocht in welke mate een aanpak gericht op gedragsverandering effectief kan zijn in het voorkomen of verminderen van roekeloos rijgedrag op elektrische fietsen, waaronder fatbikes. Hiervoor is de methode Communicatie Activatie Strategie Instrument (CASI) ingezet. Samen met jonge gebruikers van elektrische fietsen, hun directe omgeving en verkeersveiligheidspartners is de problematiek onderzocht. Uit het bijgevoegde onderzoek wordt duidelijk dat roekeloos rijgedrag vooral wordt gekoppeld aan de fatbike in vergelijking tot de reguliere elektrische fiets. Daarbij is het roekeloos rijden niet beperkt tot één specifieke handeling (zoals te hard rijden of opvoeren), maar bestaat het uit uiteenlopende gedragingen die voor onveilige situaties of overlast zorgen. Voorbeelden hiervan zijn met meerdere personen op één voertuig en onverwacht snel inhalen of optrekken. Roekeloos rijgedrag ontstaat meestal niet omdat jongeren te weinig weten van verkeersregels, maar door een samenspel van andere gedragsbepalers zoals automatisme, de sociale omgeving, zelfbeeld en risicoperceptie.¹¹

Op basis van het CASI-traject kan worden afgeleid dat het moeilijk is jonge gebruikers van elektrische fietsen, waaronder fatbikes intrinsiek te

⁹ Kamerstukken 29 398, nr. 1163.

¹⁰ TeamAlert, 2025. Fatbikes en jongeren: imago en impact.

¹¹ Muzus, 2026. Roekeloos of rockster?

motiveren veiliger te rijden via de gedragsmaatregelen. Dit vraagt om een lokale aanpak op maat. Reeds lopende lokale maatregelen worden daarom geïnventariseerd en verder verspreid. Denk bijvoorbeeld aan informatiepakketten voor jongerenwerkers om hierover gesprekken te voeren met jongeren.

Afgelopen februari is het subsidieprogramma Fietsveiligheid Voorop gelanceerd, voor het verbeteren van de fietsveiligheid in Nederland via praktijkgericht onderzoek en innovatie.¹² Veel geïnteresseerde partners namen hieraan deel. Een tweede oproep voor het aanvragen van subsidies voor het onderbouwen van bestaande gedragsinterventies wordt voor de zomer verwacht. Het meerjarenprogramma loopt tot 2033.

Op 15 april jongstleden vond de aftrap van de campagne «Zet 'm op» plaats. Bijna dertig organisaties hebben hun steun uitgesproken voor het stimuleren van het dragen van een fietshelm.¹³ Waar mogelijk wordt alvast aandacht besteed aan de voorgenomen helmplicht tot 18 jaar.

Tot slot

De Aanpak Fatbikes vraagt nauwe afstemming met het Ministerie van JenV, de toezicht- en handhavingsinstanties, medeoverheden, belangenorganisaties en marktpartijen, én gezamenlijke inspanning van alle betrokkenen, waaronder ook de bestuurders van fatbikes zelf en hun directe omgeving. In deze brief heb ik de kernpunten geschetst van de aanpak. Ik zal de Kamer na de zomer informeren over de uitkomsten van de onderzoeken en het vervolg op de Aanpak Fatbikes.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

¹² <https://www.zonmw.nl/nl/programma/fietsveiligheid-voorop>

¹³ Statement Fietshelmstimulering, 2026. Den Haag.