

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

## 2879

Vragen van het lid **Von Martels** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het opvoeren van elektrische fietsen* (ingezonden 2 mei 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 3 juni 2019).

**Vraag 1**

Kent u het bericht «Opvoeren elektrische fietsen zorgt voor ophef in Duitsland en België»?<sup>1</sup>

**Antwoord 1**

Ja.

**Vraag 2**

Kunt u de uitspraak van Bovag bevestigen dat het vast staat dat het probleem ook voorkomt in Nederland?

**Antwoord 2**

De politie heeft aangegeven dat ze inderdaad opgevoerde elektrische fietsen tegenkomen.

**Vraag 3**

Deelt u de mening dat het opvoeren van elektrische fietsen tot levensgevaarlijke situaties in het verkeer kan leiden?

**Antwoord 3**

Het aanpassen of ombouwen van voertuigen is in Nederland niet verboden. Rijden met een omgebouwde elektrische fiets die trapondersteuning biedt boven de 25 km/u mag echter alleen als de RDW de omgebouwde elektrische fiets heeft gekeurd en geconstateerd dat die aan alle eisen van de speed-pedelec voldoet. In de meeste gevallen doen mensen dat niet. In dat geval verandert de status van het voertuig niet en is het een illegaal opgevoerde elektrische fiets. Dat is niet alleen verboden, maar vooral onverstandig en gevaarlijk, omdat het voertuig dan zeer waarschijnlijk niet voldoet aan alle toelatingseisen waar de speed-pedelec wel aan moet voldoen, zoals een

<sup>1</sup> Fietsersberaad, 30 april 2019, Opvoeren elektrische fiets zorgt voor ophef in Duitsland en België (<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Opvoeren-elektrische-fiets-zorgt-voor-ophef-in-Dui>)

stevig frame dat grotere krachten op kan vangen en bijvoorbeeld betere remmen om een groter remvermogen te leveren. Als het voertuig wel aan de toelatingseisen voor de speed-pedelec voldoet, dan moet de gebruiker overigens ook aan de gebruikseisen voor de speed-pedelec voldoen, zoals kentekenplicht, verzekeringsplicht en helmplicht. Overigens geldt voor (elektrische) fietsen geen maximumsnelheid. De trapondersteuning moet stoppen bij 25 km/u, maar als je door hard te trappen zelf harder kan rijden dan 25 km/u dan mag dat gewoon. Dat zal in de praktijk niet vaak voorkomen, omdat zoiets veel kracht vergt.

Vraag 4, 5, 8

Kunt u aangeven hoe groot het probleem is in Nederland? Indien dit nog niet bekend is, bent u bereid hier onderzoek naar te doen?

Wat zijn de oorzaken dat elektrische fietsen worden opgevoerd? Indien dit nog niet bekend is, bent u bereid hier onderzoek naar te doen?

Zijn er extra maatregelen nodig om het opvoeren van elektrische fietsen te voorkomen?

Antwoord 4, 5, 8

Het is mij niet bekend hoe groot het probleem is. Op dit moment rijden er naar schatting rond de 2,4 miljoen elektrische fietsen in Nederland rond (volgens schattingen van de RAI-vereniging). De elektrische fiets biedt daarmee miljoenen mensen een milieuvriendelijke en actieve manier van vervoer. Ik wil voorkomen dat we nu direct met strengere regels deze hele groep op extra kosten of andere lasten jagen. Ik heb de Fietsersbond, BOVAG en RAI-vereniging gevraagd om samen met mij de vinger aan de pols te houden. Op die manier krijg ik in beeld of er aanleiding is voor het nemen van extra maatregelen. Zij zullen ook hun achterban actief informeren dat opvoeren van elektrische fietsen onverstandig en gevaarlijk is. Als je meer ondersteuning wilt en harder wilt rijden, is er een alternatief beschikbaar, namelijk de speed-pedelec. Deze is immers ontworpen voor zwaardere vermogens en trapondersteuning tot hogere snelheden.

Vraag 6

Klopt het bericht dat minimaal een tiental bedrijven in Nederland op internet en social media opvoersetjes aanbieden of die bereid zijn om een opvoerchip te monteren? Zo ja, op welke wijze wordt hier tegen opgetreden?

Antwoord 6

Het verkopen van opvoersetjes is helaas binnen Europa niet te verbieden – zo blijkt uit jurisprudentie van het Europese Hof – omdat het opvoeren zelf niet verboden is, zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven.

Vraag 7

Op welke wijze wordt op dit moment via handhaving voorkomen dat elektrische fietsen worden opgevoerd? Wordt er op dit moment voldoende gehandhaafd?

Antwoord 7

OM en politie hebben aangegeven dat wordt gehandhaafd op opgevoerde elektrische fietsen. Er kan met een rijproef worden getest of de trapondersteuning stopt bij 25km/h. Als er wel trapondersteuning is boven de 25km/h betreft het voertuig een speed-pedelec die goedgekeurd had moeten zijn. Daarnaast worden ook de andere verplichtingen van de speed-pedelec van toepassing zoals de verzekeringsplicht, rijbewijsplicht en helmplicht.

Vraag 9

Hoe werkt de chip die zorgt dat in de besturing van de motor ieder tweede snelheidsimpuls wordt weggedrukt, waardoor de fiets niet op 25 km per uur wordt begrensd, maar op 50 km per uur?

Antwoord 9

Er wordt voor het opvoeren vaak geen nieuwe chip ingezet: Voor het opvoeren van elektrische fietsen wordt vaak alleen de software aangepast, zodat de software een lagere snelheid doorgeeft dan in werkelijkheid wordt gereden. De motor «denkt» dan dat de maximale constructiesnelheid van 25

km/u nog niet is bereikt en blijft trapondersteuning bieden. De maximale snelheid kan dan per rit of zelfs per deel van de rit worden ingesteld. Overigens zal de motor natuurlijk wel in staat moeten zijn om het extra vermogen te leveren: De consequentie kan heel goed zijn dat voertuigonderdelen beschadigen of dat de batterij heel snel leeg is.

#### Vraag 10

Hoe kijkt u tegen de oplossing van de Belgische verkeersminister De Crem aan om chips van de fietsen bij controles elektronisch uit te lezen met een laptop?

#### Antwoord 10

Er zijn verschillende technieken waarmee de maximumsnelheid voor de trapondersteuning softwarematig naar boven kan worden aangepast. Niet al die aanpassingen zijn door de politie uit te lezen. Ook wanneer dat wel het geval is, blijft een rijproef nodig om een overschrijding van de toegestane maximumsnelheid vast te stellen.