Ministerie van Justitie en Veiligheid

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/jenv

Onze referentie
6788282

Uw referentie
2025Z18308

Datum 4 november 2025
Betreft Antwoorden Kamervragen over de handhaving van opgevoerde fatbikes

In antwoord op uw brief van 1 oktober 2025 deel ik u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede dat de vragen van het Kamerlid Veltman (VVD) over de handhaving van opgevoerde fatbikes, worden beantwoord zoals aangegeven in de bijlage bij deze brief.

De Minister van Justitie en Veiligheid,

Foort van Oosten

Antwoorden van de minister van Justitie en Veiligheid op de schriftelijke vragen van het Kamerlid Veltman (VVD) over de handhaving van opgevoerde fatbikes
(ingezonden op 1 oktober 2025, 2025Z18308)

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Datum
4 november 2025

Onze referentie
6788282

Vraag 1
Hoe verklaart u dat er vanuit de politie wordt gesignaleerd dat in de overgrote meerderheid van de gevallen geen boete kan worden opgelegd aan opgevoerde fatbikes, omdat bestuurders bij controle de instellingen terugzetten naar een legale stand?

Antwoord op vraag 1
De politie geeft aan dat zij bij controles regelmatig signaleren dat bestuurders de instellingen van hun fatbike terugzetten naar de legale stand, waardoor er volgens hen geen indicatie is dat de trapondersteuning ook bij hogere snelheden dan 25 km/u actief is geweest en niet kan worden gehandhaafd.

Onder de bestaande regelgeving geldt echter dat een fiets met de mogelijkheid om trapondersteuning boven 25 km/u te geven, niet mag worden gebruikt op de openbare weg zonder dat het voertuig is goedgekeurd. Voor dit voertuig geldt bovendien een minimumleeftijd van 16 jaar, een kentekenplicht, een verzekeringsplicht, helmplicht en de verplichting om in het bezit te zijn van een rijbewijs.

Naar aanleiding van de technische briefing in de Tweede Kamer op 5 februari 2025 en de toezegging aan het lid Veltman (VVD) in het hierop volgende Commissiedebat Verkeersveiligheid[1] is tussen het ministerie van Justitie en Veiligheid, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Openbaar Ministerie en de politie afgesproken dat deze uitleg van de regelgeving getoetst wordt door deze aan de rechter voor te leggen, voordat wordt overgegaan tot het wijzigen van het handhavingsbeleid. Dit moet duidelijkheid verschaffen over de vraag of een elektrische fiets al in overtreding is wanneer deze de optie heeft om trapondersteuning boven snelheden van 25 km/u te gebruiken, ongeacht of deze voorziening feitelijk is gebruikt. Hierbij is de enkele aanwezigheid van deze functionaliteit al verboden, en zou de politie hierop mogen handhaven zonder dat er een snelheidsovertreding is waargenomen.

Aan de rechter is daarom de situatie voorgelegd waarin de politie geen indicatie had dat de fatbike sneller dan 25 km/u reed, en waarbij ook bij een rollenbanktest bleek dat de trapondersteuning correct werd beëindigd onder die snelheid. Toch werd bij nadere inspectie vastgesteld dat de instellingen van het voertuig eenvoudig konden worden aangepast in bijvoorbeeld het display, zodat trapondersteuning wél boven 25 km/u mogelijk was. In de eerste vijf zaken heeft de rechter geoordeeld dat een fatbike die deze mogelijkheid kent, niet mag worden gebruikt op de openbare weg zonder dat het voertuig is goedgekeurd. Daarmee bevestigen de uitspraken, in eerste aanleg, dat de politie ook kan handhaven op de enkele aanwezigheid van de mogelijkheid om harder te rijden, ongeacht of dit feitelijk is gebeurd.

[1] TZ202502-182.

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Datum
4 november 2025

Onze referentie
6788282

Vraag 2
Als u stelt dat de huidige wetgeving al voldoende mogelijkheden biedt om te handhaven, waarom kiest u dan voor beperkte handhavingsacties en proefprocessen in plaats van brede toepassing in de dagelijkse praktijk?

Antwoord op vraag 2
Omdat er verschil van inzicht was over de uitleg van betreffende regelgeving en daaruit voortvloeiende handhavingsmogelijkheden, is ervoor gekozen om eerst een aantal zaken aan de rechter voor te leggen. Door toetsing bij de rechter kan een eenduidige uitleg van de wet worden vastgesteld en gecommuniceerd. Om dat te bereiken zijn enkele gerichte handhavingsacties op kleine schaal uitgevoerd en zijn de verdachten in de zaken die daaruit voortkwamen gedagvaard om voor de rechter te verschijnen. Dit had tot doel om juridische zekerheid te verkrijgen over de uitleg en toepassing van de wet en uniformiteit in de uitvoering te waarborgen, zodat handhaving straks effectiever en duurzaam kan worden ingezet zonder risico voor de strafrechtketen. De uitspraken bieden perspectief om de huidige handhavingspraktijk effectiever te maken en in de toekomst breder toe te kunnen passen.

Vraag 3
Erkent u dat er een groot verschil bestaat tussen wat volgens uw ministerie juridisch mogelijk is en wat in de praktijk door agenten op straat wordt uitgevoerd, mede vanwege de vrees dat boetes en inbeslagnames door de rechter massaal zullen worden teruggedraaid?

Antwoord op vraag 3
Dat was inderdaad het geval, maar door de betreffende zaken aan de rechter voor te leggen, zoals beschreven in vraag 1, komt nu de duidelijkheid die de uitleg van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderschrijft en in voorkomende gevallen wel degelijk gehandhaafd kan worden. Let wel, het zijn uitspraken in eerste aanleg waartegen hoger beroep open staat. Dit biedt perspectief om de huidige handhavingspraktijk effectiever te maken en hierover te communiceren naar gebruikers van elektrische fietsen.

Vraag 4
Hoe beoordeelt u de signalen uit de politiepraktijk dat dit leidt tot grote frustratie bij agenten, omdat zij weten dat zij overlastgevers moeten laten doorrijden terwijl er feitelijk sprake is van opgevoerde en gevaarlijke voertuigen?

Antwoord op vraag 4
De frustratie bij agenten is begrijpelijk. Daarom werken de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Justitie en Veiligheid samen met de politie en het Openbaar Ministerie om de nieuwe handhavingspraktijk in de praktijk toe te passen. Door de uitspraken die er nu zijn gedaan is meer duidelijkheid verschaft over de toepassing van de wet. Dit zal worden gebruikt om een verdere aanpak te bepalen.

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Datum
4 november 2025

Onze referentie
6788282

Vraag 5
Acht u het wenselijk dat door deze kloof tussen theorie en praktijk veel overlastgevers feitelijk de dans ontspringen en de politie wordt gedwongen te werken met kleine acties en proefprocedures, die geen structurele oplossing bieden?

Antwoord op vraag 5
De verwachting is dat na de proefprocedures de politie effectiever kan handhaven en daarmee de handhaving structureel kan versterken op basis van de uitspraken door de rechterlijke macht. Door een dergelijke wijziging in het handhavingsbeleid eerst door een rechter te laten toetsen, wordt voorkomen dat grootschalige acties leiden tot teruggedraaide sancties. Daarmee wordt op termijn een structurele aanpak mogelijk waarvoor bij alle partijen draagvlak is.

Vraag 6
Hoe voorkomt u dat door deze aanpak de strafrechtketen juist extra wordt belast met teruggedraaide boetes en inbeslagnames, waardoor de capaciteit verder vastloopt?

Antwoord op vraag 6
Juist door vooraf zaken voor te leggen aan de rechter, wordt voorkomen dat de strafrechtketen onnodig wordt belast met teruggedraaide beslissingen. Daarnaast wordt ingezet op goede afstemming tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Justitie en Veiligheid, politie, OM en rechtspraak over wat er in de praktijk wordt gesignaleerd en hoe daar binnen de kaders van de wet op kan worden gehandhaafd.

Vraag 7
Kunt u ingaan op de signalen van de politie dat zij, wanneer de Wegenverkeerswet 1994 zou worden aangepast met een heldere definitie van de fiets met trapondersteuning, hun handhaving aanzienlijk zouden kunnen opschalen, tot honderden fatbikes per week?

Antwoord op vraag 7
Een wijziging van de definitie in de Wegenverkeerswet heeft geen invloed op de handhavingsmogelijkheden, en gaat de minister van Infrastructuur en Waterstaat niet voorstellen. Zie voor een verdere toelichting hierop het antwoord bij vraag 11.

De rechtspraak, in eerste aanleg, bevestigt dat handhaving mogelijk is bij fietsen met trapondersteuning die technisch in staat zijn om boven de 25 km/u te ondersteunen, ook wanneer deze optie ten tijde van de controle is uitgeschakeld. Dit biedt perspectief om de handhavingsmogelijkheden op straat verder uit te breiden, rekening houdend met de beschikbare capaciteit bij de politie en de druk die een toename van het aantal zaken legt op het Openbaar Ministerie en de rechtspraak.

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Datum
4 november 2025

Onze referentie
6788282

Vraag 8
Wat zegt het volgens u over de effectiviteit van het huidige beleid dat er in 2024 weliswaar 4.845 boetes en staandehoudingen zijn geweest, maar dat dit volgens de politie slechts een fractie is van het werkelijke aantal overtredingen?

Antwoord op vraag 8
Het feit dat er in 2024 4.845 boetes zijn opgelegd, laat zien dat er actief wordt opgetreden tegen het gebruik van illegaal opgevoerde voertuigen, waaronder fatbikes. Ten opzichte van het jaar ervoor neemt het aantal boetes ook fors toe: van 643 opgelegde boetes in 2023 naar 4.845 in 2024.

Tegelijkertijd vormt handhaving het sluitstuk van verkeersveiligheidsbeleid. Communicatie en markttoezicht zijn eveneens van belang om het gebruik van illegaal opgevoerde fatbikes terug te dringen en zo de verkeersveiligheid structureel te verbeteren, hierop wordt actief ingezet. Zo is de campagne 't Kan hard gaan' in september 2024 voor het eerst gelanceerd en afgelopen zomer is deze herhaald. Met de campagne worden jongeren en hun ouders/verzorgers gewezen op de risico's van het gebruiken van opgevoerde elektrische fietsen.

Vraag 9
Hoe legt u aan burgers die dagelijks de overlast en verkeersonveiligheid van opgevoerde fatbikes ervaren uit dat de politie door tekortschietende wetgeving vaak niet kan optreden, ook al is duidelijk dat voertuigen illegaal zijn opgevoerd?

Antwoord op vraag 9
Het is begrijpelijk en te betreuren dat burgers hinder en gevoelens van onveiligheid ervaren door bestuurders die met een te hoge snelheid op hun fatbike rondrijden. De minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik benadrukken dat de huidige wetgeving al voldoende mogelijkheden biedt voor handhaving. Er is dus geen sprake van tekortschietende wetgeving, maar van de noodzaak om de toepassing ervan in de praktijk te bevestigen.

Het is van belang te benadrukken dat de politie als onderdeel van haar politietaak al stevig handhaaft op alle opgevoerde elektrische fietsen. De politie handhaaft nu bijvoorbeeld aan de hand van een visuele constatering dat er in het geheel niet wordt getrapt/gefietst tijdens het rijden met het voertuig, of door een rij- of rollenbanktest vast te stellen dat de fiets harder gaat dan 25 km/u of door middel van een gashendel harder gereden kan worden dan 6 km/uur.

De rechtspraak, in eerste aanleg, bevestigt dat handhaving mogelijk is bij fietsen met trapondersteuning die technisch in staat zijn om boven de 25 km/u te ondersteunen, ook wanneer deze optie ten tijde van de controle is uitgeschakeld. Dit biedt perspectief om de hiervoor beschreven handhavingsmogelijkheden op straat verder uit te breiden binnen de beschikbare capaciteit en met oog voor de druk op de strafrechtketen.

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Datum
4 november 2025

Onze referentie
6788282

Vraag 10
Erkent u dat het voor deze burgers volstrekt onbevredigend is dat opgevoerde fatbikes massaal en ongestoord blijven rondrijden, terwijl de politie dit probleem dagelijks constateert?

Antwoord op vraag 10
Ja. Zoals hierboven toegelicht, heeft het OM daarom zaken ter toetsing aan de rechter voorgelegd. Zie ook de eerdere antwoorden hierover.

Daarnaast wordt gewerkt aan een integrale aanpak van opgevoerde fatbikes, waarbij handhaving door politie, markttoezicht door ILT, NVWA en Douane wordt gecombineerd met voorlichting aan burgers over de regels en risico's van het gebruik van opgevoerde elektrische fietsen. Door deze gecombineerde aanpak wordt beoogd zowel de naleving te vergroten als de verkeersveiligheid structureel te verbeteren, zodat burgers in de toekomst minder overlast ervaren van opgevoerde fatbikes.

Vraag 11
Bent u alsnog bereid om met spoed een wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in te dienen, zodat de politie niet langer in een spagaat zit tussen wat juridisch «zou moeten kunnen» en wat in de praktijk feitelijk niet uitvoerbaar is? Zo ja, kunt u daarbij een tijdpad geven hoe dit gerealiseerd kan worden? En zo nee, waarom dan niet de handhaving direct verbreden van «beperkte handhaving» en «proefprocessen» naar structurele toepassing door de politie, zodat overlastgevers gewoon kunnen worden beboet?

Antwoord op vraag 11
Nee. Een wijziging van de definitie van het begrip "fiets met trapondersteuning" in de Wegenverkeerswet 1994, zoals de politie in de technische briefing van 5 februari 2025 heeft voorgesteld en waarnaar de vragensteller ook in het commissiedebat van 4 september 2025 heeft geïnformeerd, heeft geen gevolgen voor de handhavingsmogelijkheden. Het wijzigen van een begrip heeft alleen effect wanneer dat begrip wordt gebruikt in de relevante artikelen. Het begrip "fiets met trapondersteuning" komt niet voor in de artikelen die relevant zijn bij handhaving.

De politie handhaaft op basis van artikel 32 Wegenverkeerswet 1994. Dat artikel regelt dat goedkeuringsplichtige voertuigen alleen op de weg mogen worden gebruikt wanneer deze zijn goedgekeurd. Artikel 3.10.1 van de Regeling voertuigen regelt welke voertuigen zijn uitgezonderd van de goedkeuringsplicht. In dat artikel is onder meer bepaald dat voor voertuigen bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel h van EU-verordening 168/2013 geen goedkeuring nodig is. Dat verordeningsartikel ziet op fietsen waarvan de trapondersteuning ondersteunt tot maximaal 25 km/u en waarvan de ondersteuning een vermogen heeft van ten hoogste 250 W. Het begrip "fiets met trapondersteuning" komt niet voor in de Wegenverkeerswet 1994 en de regels die daarop zijn gebaseerd, daarom heeft het wijzigen van de begripsbepaling voor dat begrip geen invloed op de handhavingsmogelijkheden.

De eerste uitspraken van de rechtspraak, die ik hiervoor heb beschreven, maken ook duidelijk dat politie op basis van de bestaande wetgeving effectief kan handhaven en dat aanpassing hiervan niet nodig is. Mocht in andere zaken of een later hoger beroep een ander oordeel volgen, dan zal ik samen met de minister van Infrastructuur en Waterstaat in overleg treden om, op basis van de uitspraken, te bezien welke oplossingen denkbaar zijn.

Directoraat-Generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving
Directie Rechtshandhaving en Criminaliteitsbestrijding

Datum
4 november 2025

Onze referentie
6788282