

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van [datum] , nr. IENW/BSK-25556, tot wijziging van de Regeling voertuigen in verband met een verbod op een voorziening waarmee controles bij fietsen met trapondersteuning kunnen worden bemoeilijkt of beïnvloed,

**HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN**

Keten – ID 27279

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 71, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

### **Artikel I**

In de Regeling voertuigen wordt na artikel 5.9.6 een paragraaf ingevoegd, luidende:

### **§ 3. Motor en accu**

#### **Artikel 5.9.8**

Fietsen met trapondersteuning mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op het vermogen of het functioneren van de trapondersteuning, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel h, van verordening 168/2013, te bemoeilijken of te beïnvloeden.	Visuele controle, waarbij eventuele aanwezige voorzieningen worden bediend of ingeschakeld. Eventueel wordt een snelheidsmeting opnieuw uitgevoerd.
--	---

### **Artikel II**

Deze regeling treedt in werking op 1 april 2025.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener

## **TOELICHTING**

### **Algemeen deel**

#### **1. Inleiding**

Met deze wijzigingsregeling wordt de Regeling voertuigen gewijzigd. De Regeling voertuigen bevat in hoofdstuk 5 onder meer de eisen die worden gesteld aan voertuigen die op de weg worden gebruikt. Voor andere gemotoriseerde voertuigen waarop de regeling ziet, zoals land- en bosbouwvoertuigen, gehandicaptenvoertuigen, bromfietsen, motorrijtuigen met beperkte snelheid en bijzondere bromfietsen is in die eisen geregeld dat die voertuigen niet mogen zijn uitgerust met een voorziening die kennelijk bedoeld is om controles door handhavers te bemoeilijken of te beïnvloeden.

Voor fietsen met trapondersteuning was een verbod met een vergelijkbare strekking tot het moment van inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling niet van kracht. Met deze regeling wordt een dergelijk verbod ook ingevoerd voor fietsen met trapondersteuning.

#### **2. Inhoud van deze regeling**

Deze wijzigingsregeling heeft als doel de handhaving van regels voor het gebruik van elektrische fietsen te vergemakkelijken. Gebleken is dat er onduidelijkheid bestaat over de regels die gelden voor gebruikers van elektrische fietsen en voor marktpartijen, zoals fabrikanten en importeurs die elektrische fietsen in de handel brengen, en over de onderlinge samenhang tussen die regels. Daarom wordt in deze toelichting van de gelegenheid gebruik gemaakt om, meer dan voor de strikte uitleg van deze wijzigingsregeling nodig is, uit te leggen welke regels van toepassing zijn op elektrische fietsen.

##### *2.1 Terminologie*

Deze regeling is gericht op het handhaven van de regels voor fietsen met trapondersteuning. Dat zijn elektrische fietsen met specifieke kenmerken, waarop in paragraaf 2.2 nader wordt ingegaan. Bij controles op de naleving van die regels worden fietsen gecontroleerd die kwalificeren als fiets met trapondersteuning en fietsen die niet als zodanig kwalificeren. Om deze beide categorieën aan te kunnen duiden wordt in deze toelichting het begrip "elektrische fiets" gebruikt voor alle fietsen met gemotoriseerde ondersteuning. Het kan hierbij gaan om een fiets met de kenmerken van een fiets met trapondersteuning, een fiets die niet aan die kenmerken voldoet en een fiets met gemotoriseerde ondersteuning waarvan niet zeker is wat de kenmerken zijn. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van een ongekeurde bromfiets.

##### *2.2 Kenmerken van een fiets met trapondersteuning*

Voor een fiets met trapondersteuning geldt in Nederland een relatief licht juridisch regime. Zo is bijvoorbeeld voor het in de handel brengen, op de markt aanbieden en het plaatsen en gebruiken van dergelijke fietsen op de weg niet vereist dat een goedkeuring is verleend op grond van de Wegenverkeerswet 1994. Een dergelijke goedkeuring is wel vereist voor een groot aantal andere soorten voertuigen. Verder geldt voor bestuurders van fietsen met trapondersteuning geen rijbewijs-, kenteken- en registratieplicht.

Fietsen met trapondersteuning zijn fietsen die zijn "voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continuvermogen van ten hoogste 250 W waarvan

de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt<sup>1</sup>. Wanneer de hulpmotor van een fiets bijvoorbeeld een hoger vermogen heeft dan 250 W is niet langer sprake van een fiets met trapondersteuning en is dus onder meer een goedkeuring, bijvoorbeeld als bromfiets, vereist<sup>2</sup>. Datzelfde geldt wanneer de trapondersteuning van een dergelijk voertuig ook boven de 25 km/h nog ondersteuning kan bieden of wanneer de trapondersteuning ook functioneert wanneer de gebruiker niet meer trapt. Een fiets met trapondersteuning mag wel zijn uitgerust met een zogenaamde loopondersteuning. Dat is een voorziening, bijvoorbeeld een gashendel, die de gebruiker helpt wanneer deze de fiets aan de hand meeneemt. Bijvoorbeeld om de gebruiker te helpen de fiets een helling op te duwen. Omdat die voorziening gebruikt wordt tijdens het lopen mag deze niet werken boven de 6 km/h.

Wanneer een elektrische fiets niet voldoet aan in het voorgaande genoemde kenmerken is geen sprake van een fiets met trapondersteuning, maar van een voertuig dat moet worden goedgekeurd, bijvoorbeeld als bromfiets. Goedkeuring is dan vereist voor het in de handel brengen en het gebruiken of plaatsen op de weg, en verder gelden de hiervoor genoemde registratie- en kentekenplicht en een helmplicht bij gebruik. Of sprake is van een fiets met trapondersteuning wordt bepaald aan de hand van de technische kenmerken en mogelijkheden van het voertuig, en niet op basis de wijze waarop het voertuig wordt gebruikt. Het gaat er dus bijvoorbeeld om of een voertuig trapondersteuning kan bieden op snelheden van meer dan 25 km/h en niet of het voertuig ook daadwerkelijk zo wordt gebruikt. De goedkeuringsplicht is immers relevant voor gebruik, maar ook voor het in de handel brengen en op de markt aanbieden van de voertuigen. Op het moment waarop de fietsen op de markt worden gebracht is het daadwerkelijke gebruik niet aan de orde en kunnen slechts de technische kenmerken van het voertuig worden beoordeeld. Daarom wordt op grond van de technische kenmerken van een voertuig bepaald of daarvoor een goedkeuring is vereist.

### 2.3 *Naleving*

Uit de handhavingspraktijk blijkt dat er op dit moment veel elektrische fietsen worden gebruikt die niet kwalificeren als fietsen met trapondersteuning. Het gaat om twee soorten gevallen. Bij het eerste soort betreft het elektrische fietsen, die zodanig zijn geconstrueerd dat de trapondersteuning na verkoop van de fiets zonder verdere fysieke aanpassing, door de gebruiker of bijvoorbeeld met een voor de gebruiker beschikbare instelling in het bedieningsmenu van het voertuig, ook bij hogere snelheden dan 25 km/h kan aanhouden. Deze voertuigen voldoen daarmee niet aan de technische kenmerken van een fiets met trapondersteuning. Daarvoor gelden de regels voor een bromfiets waarvoor een goedkeuring moet worden verleend. Wanneer geen goedkeuring is verleend is sprake van twee overtredingen: (1) een marktpartij heeft het voertuig zonder goedkeuring in de handel gebracht of op de markt aangeboden en (2) een persoon gebruikt het voertuig op de weg zonder dat het is goedgekeurd. Beide handelingen zijn verboden.

---

<sup>1</sup> Artikel 2, tweede lid, onderdeel h, van verordening 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.

<sup>2</sup> Gelet op de wijzigingen die nodig zijn om een fiets met trapondersteuning te laten goedkeuren als bromfiets, of ander voertuig waarvoor een goedkeuring kan worden verleend, en de kosten die daarmee samenhangen, is een dergelijke goedkeuring overigens niet kansrijk.

Het tweede soort elektrische fietsen die niet kwalificeren als fiets met trapondersteuning betreft fietsen die zijn geconstrueerd en verkocht als fietsen met trapondersteuning en na verkoop zodanig zijn aangepast dat de snelheid of het vermogen van de trapondersteuning is verhoogd. Dat gebeurt bijvoorbeeld door de snelheidsbegrenzer op te heffen, door een motor met meer dan 0,25 kW te installeren of door een gashendel te installeren die het mogelijk maakt voort te bewegen zonder mee te trappen. Door deze aanpassingen voldoen de fietsen niet meer aan de kenmerken van een fiets met trapondersteuning. In deze gevallen is dus de gebruiker in overtreding door het voertuig te gebruiken of te plaatsen op de weg, zonder dat voor het voertuig een goedkeuring is verleend. Verder gelden aanvullende verplichtingen, zoals een helmplicht en een registratie- en kentekenplicht.

#### *2.4 Voorzieningen om controles op trapondersteuning of vermogen te beïnvloeden of te bemoeilijken*

Hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen bevat de permanente eisen voor voertuigen die op de weg worden gebruikt. Voor bijvoorbeeld land- en bosbouwvoertuigen, gehandicaptenvoertuigen, bromfietsen, motorrijtuigen met beperkte snelheid en bijzondere bromfietsen is in die eisen opgenomen dat het verboden is om die voertuigen te voorzien van een voorziening die bedoeld is om controles te beïnvloeden of te bemoeilijken. Wanneer op een dergelijk voertuig bijvoorbeeld een schakelaar is aangebracht waarmee de snelheid voorafgaand aan een controle kan worden teruggebracht, is al sprake van een overtreding. Een vergelijkbare bepaling ontbreekt echter in de permanente eisen voor fietsen met trapondersteuning, voor zover het de eisen betreft aan de maximale snelheid en het vermogen van de trapondersteuning en de het uitschakelen van de trapondersteuning wanneer de gebruiker stopt met trappen. Met deze wijzigingsregeling wordt een dergelijke bepaling aan de permanente eisen toegevoegd.

Door deze wijziging in de Regeling voertuigen is al sprake van een overtreding wanneer op een voertuig bijvoorbeeld een schakelaar is aangebracht met het kennelijke doel om controles te beïnvloeden of bemoeilijken. Ook kan daar sprake van zijn in het geval van software die op een fiets is aangebracht en die met een applicatie op een telefoon die met dit doel kan worden bediend.

#### *2.5 Beleid om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan*

De Tweede Kamer heeft met verschillende moties verzocht om een urgente aanpak om het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes, tegen te gaan.<sup>3</sup> Ook lokale bestuurders hebben hier zorgen over geuit en opgeroepen om actie te nemen om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan.<sup>4</sup> Verschillende Kamerleden hebben vervolgens vragen gesteld over deze aanpak. De beantwoording van deze vragen is op 28 juni 2024 naar de Tweede Kamer verstuurd.<sup>5</sup>

Er zijn diverse maatregelen onderzocht om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan, waaronder:

- intensiever en effectiever toezicht en handhaving,
- het stimuleren van initiatieven van fabrikanten, en
- sturing op gewenst gedrag.

Gekozen is voor een combinatie van verschillende maatregelen.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1007, Kamerstuk 31 305, nr. 392 en Kamerstuk 29 398, nr. 1091.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1090.

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1111.

Handhavingsmogelijkheden bij de politie zijn uitgebreid met nieuwe rollentestbanken waarmee ook elektrische fietsen kunnen worden getest. De branche werkt aan een keurmerk en enkele fabrikanten hebben een convenant voor veilige en legale fatbikes afgesloten. Daarnaast is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een communicatiecampagne 't kan hard gaan' gelanceerd op 5 september 2024 waarmee het voor weggebruikers, met name jongeren en ouders van jongeren, duidelijker wordt wat de regels en risico's zijn rond het manipuleren van een elektrische fiets.

Verder worden extra controles uitgevoerd op de verschillende voertuigen die in de handel worden gebracht en die op de markt worden aangeboden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is verantwoordelijk voor dat toezicht op onder andere bromfietsen. De ILT grijpt in wanneer zij vaststelt dat marktdeelnemers voertuigen presenteren als fietsen met trapondersteuning terwijl het feitelijk bromfietsen zijn waarvoor geen goedkeuring is verleend. Daardoor wordt mede voorkomen dat een consument denkt een fiets met trapondersteuning te hebben gekocht terwijl het daadwerkelijk een bromfiets is. Voor de vaststelling of een voertuig een fiets met trapondersteuning of een bromfiets is gaat de ILT, zoals in het voorgaande besproken, uit van de technische kenmerken en mogelijkheden van het voertuig. In september 2024 heeft de ILT nog beslag gelegd op ruim 16.500 fatbikes afkomstig van meerdere Chinese fabrikanten. De ILT heeft invoer hiervan in de Rotterdamse haven tegengehouden. Daarnaast heeft de ILT circa 1.000 ongekeurde bromfietsen in beslag genomen bij de distributiecentra van een Nederlandse aanbieder.

Deze wijzigingsregeling is dus een onderdeel van een pakket maatregelen om het opvoeren tegen te gaan via communicatie, handhaving en aanvullende regels.

### **3. Verhouding tot nationale regelgeving**

De Wegenverkeerswet 1994 regelt het gebruik van voertuigen op de weg. Op grond van artikel 71, eerste lid, onderdeel a, van die wet kunnen regels worden gesteld aan voertuigen waarmee op de weg wordt gereden. Die regels zijn gesteld in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen. Met deze wijzigingsregeling wordt in hoofdstuk 5 een eis toegevoegd aan de eisen die al gelden voor fietsen.

### **4. Gevolgen**

Het gebruiken of plaatsen op de weg van een elektrische fiets die niet voldoet aan de kenmerken van een fiets met trapondersteuning is niet toegestaan, wanneer daarvoor geen goedkeuring is verleend. Met deze wijzigingsregeling verandert dat niet. Met deze regeling wordt geregeld dat op een fiets met trapondersteuning geen voorziening mag zijn aangebracht waarmee controles op die kenmerken worden bemoeilijkt. Deze wijzigingsregeling heeft daarom geen gevolgen voor de regeldruk voor gebruikers van deze voertuigen, omdat deze ziet op het verhullen van een situatie die voorafgaand aan deze wijziging ook al niet was toegestaan. Met andere woorden: de voorziening die met deze wijzigingsregeling wordt verboden kon slechts in een illegale situatie worden gebruikt. Daarom is geen sprake van nieuwe regeldruk die door deze wijzigingsregeling wordt gecreëerd.

### **5. Toezicht en handhaving**

Op de eisen in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen wordt toezicht gehouden door de politie. Over deze wijzigingsregeling heeft afstemming plaatsgevonden tussen politie, het Openbaar Ministerie, het ministerie van Justitie en Veiligheid,

de Inspectie Leefomgeving en Transport en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Belangrijkste aspecten waar rekening mee is gehouden betreffen de handhaafbaarheid.

Er kan al handhavend worden opgetreden wanneer een bestuurder denkt deel te nemen aan het verkeer op de weg met een fiets met trapondersteuning terwijl het voertuig, gezien de technische kenmerken ervan, moet worden goedgekeurd als bromfiets. Vaststelling van de (juiste) technische kenmerken vindt onder andere plaats met een rollentestbank. Wanneer uit de test blijkt dat het voertuig trapondersteuning biedt tot boven 25 km/uur of wanneer het voertuig zonder te trappen een hogere snelheid dan 6 km/h kan bereiken, wordt er een overtreding vastgesteld die kan worden gesanctioneerd met een geldboete. Bij herhaalde overtredingen kan de politie het voertuig in beslag nemen en onderdelen waarmee de snelheid van een voertuig is verhoogd kunnen meteen in beslag worden genomen. Tijdens die controles kan de politie door deze wijziging in de Regeling voertuigen ook de fiets controleren op hard- of software die bedoeld is om de controle te beïnvloeden of bemoeilijken.

## **6. Consultatie en advies**

*Uitvoeringstoets politie en openbaar ministerie*

[PM]

*Advisering en toetsing regeldruk*

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft op <datum> een advies uitgebracht over het ontwerp van de onderhavige regeling. [PM]

*Internetconsultatie*

Over het ontwerp van deze regeling heeft een internetconsultatie plaatsgevonden van <datum>. Er zijn in totaal <PM> reacties ingediend, hiervan zijn er PM openbaar. Indieners zijn ... PM

## **7. Notificatie**

Het ontwerp van deze wijzigingsregeling is niet voorgelegd aan de Europese Commissie, omdat met deze regeling de mogelijkheden om voorzieningen op elektrische fietsen te gebruiken niet worden beperkt. Deze regeling ziet immers slechts op gevallen waarin een gebruiker van een elektrische fiets al een andere regel overtreedt.

## **8. Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking op 1 juli 2025. Die inwerkingtreding is in overeenstemming met het kabinetsbeleid voor vaste verandermomenten.

## **Artikelsgewijs deel**

### **Artikel I**

Met dit onderdeel wordt in hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen een eis toegevoegd aan de reeds bestaande eisen aan fietsen die op de weg worden gebruikt.

Op de beleidsmatige achtergrond van deze eis en de inhoud daarvan wordt ingegaan in het algemene deel van deze toelichting. In het ingevoegde artikel 5.9.8 wordt verwezen naar de trapondersteuning bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel h, van verordening 168/2013. De kenmerken van trapondersteuning, genoemd in dat verordeningsartikel, zijn namelijk bepalend voor toepasselijkheid van de goedkeuringsplicht. Het betreft trapondersteuning met een vermogen van ten hoogste 0,25 kW, "waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen". Met dit wijzigingsartikel wordt het verboden om op een dergelijke fiets een voorziening aan te brengen met het kennelijke doel om de controle op het vermogen of het functioneren van de trapondersteuning te beïnvloeden of te bemoeilijken. Met het "functioneren van de trapondersteuning" wordt bedoeld op het geleidelijk verminderen en ten slotte onderbreken van de ondersteuning bij het bereiken van een snelheid van ten hoogste 25 km/h of wanneer de bestuurder ophoudt met trappen.

Afdeling 9 van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen ziet op fietsen. Bij het invoegen van de nieuwe eis is de indeling en volgorde van de bestaande eisen aangehouden. In de andere afdelingen bevat paragraaf 3 telkens permanente eisen ten aanzien van de motor. Omdat de onderhavige eis ook gaat over de werking van de motor wordt in afdeling 9 een paragraaf 3 ingevoegd waarin de eis wordt opgenomen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Barry Madlener