

Persbericht

# Fabrikanten gaan ten strijde tegen opgevoerde fatbikes op de weg

Amsterdam, 12 maart 2024 - vier Nederlandse fabrikanten van fatbikes gaan de strijd aan met illegale elektrische fietsen op de weg. De geïmporteerde fatbikes die massaal en eenvoudig worden opgevoerd door fietsendealers moeten van de weg af, vinden het samenwerkingsverband Veilige Fatbikes Nederland.

## **Dealer boycott**

De fabrikanten Brekr, Phatfour, Doppio en Knaap kondigen in een convenant een pakket maatregelen aan. Belangrijkste is de boycott van verkooppunten van fietsen wanneer die zich niet houden aan de wettelijke regels. Niels Willems: “De import door andere partijen van fatbikes die niet voldoen aan de bestaande wet- en regelgeving, moet stoppen. De illegale fatbikes worden opgevoerd en dit brengt veiligheids- en financiële risico's met zich mee voor consumenten.”

## **Voorlichting**

Tweede speerpunt voor het opgerichte samenwerkingsverband is voorlichting aan de consument middels een speciale voorlichtingswebsite. Willems: “Consumenten zijn zich niet altijd bewust van de mogelijke gevolgen van het opvoeren van een fatbike. Ook al lijkt dit op het eerste gezicht relatief onschuldig, er kleven aanzienlijke risico's aan.” Wanneer een e-bike wordt opgevoerd, wordt deze feitelijk een motorvoertuig, waardoor andere wettelijke eisen van kracht worden zoals het dragen van een helm, het voeren van een kenteken en het hebben van een rijbewijs en aansprakelijkheidsverzekering. De risico's zijn aanzienlijk, zoals boetes die opgeteld ver boven de 1000 euro uitkomen of een strafblad. En het allerbelangrijkste risico dat moet worden genoemd: “Een hogere snelheid door het opvoeren van de fiets kan bij een ongeval leiden tot ernstiger letsel.”

## **Motie Tweede Kamer**

Onlangs werd in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin wordt geëist dat de onveilige situatie op het fietspad wordt aangepakt. De kamer verwacht voor 1 april een aanvalsplan van minister Harbers. Fabrikanten in het convenant willen een bijdrage leveren aan een veiliger fietspad. “Uiteindelijk wil de overheid ook dat mensen meer fietsen. Dat kan ook met hulp van de fatbike, mits we met elkaar de vervuilers van de branche aanpakken.”

### **Rol overheid**

De overheid heeft ook een belangrijke rol in de ogen van de fabrikanten. Het nieuwe platform van fabrikanten boycot dealers met illegale praktijken, maar de overheid kan zorgen dat ze ook daadwerkelijk stoppen. Door controles van Inspectie Leefomgeving en Transport en de douane kan de instroom van illegale fatbikes gestopt worden. En nieuwe wetgeving. “Het voeren van opvoersetjes op een e-bike strafbaar maken zou een goede eerste stap zijn. Deze sets zijn met een knop uit te zetten als een politiecontrole in het zicht komt. Maar na die controle gaan ze weer net zo hard. Ongeacht of het nu aan of uitgeschakeld is, deze sets moeten verboden worden.”

De maatregelen die de overheid kan nemen, moeten gelden voor alle elektrische fietsen en niet alleen voor fat bikes. Een fat bike is een e-bike met dikke banden maar het is geen aparte categorie voor de wet. “Stel dat je enkel maatregelen neemt tegen fatbikes? Dan verplaatsen de problemen zich naar de e-bikes met dunne banden die nu ook al veel opgevoerd worden.”

Bijlage 1, Extra toelichting op persbericht:

## **Wat is er afgesproken in het convenant ‘veilige fatbikes Nederland’?**

### **Wat doen de merken om de overlast tegen te gaan?**

1. Merken die zich verbinden aan het convenant verklaren te voldoen aan alle wet- en regelgeving. Specificaties van de e-bikes zijn in conform NEN-EN 15194.2017 en 17831.2023 waarin is vastgelegd welke maatregelen genomen moeten worden tegen het opvoeren.
2. Deelnemende merken wijzen (potentiële) klanten op de risico's van het opvoeren zoals kans op ernstig letsel, hoge boetes, een mogelijk strafblad, de aansprakelijkheid van ouders bij ongelukken door hun minderjarige kinderen en het risico dat de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering de schade niet dekt. Daarnaast wijzen we op de hoge boetes die kunt krijgen. Voorlichting geschiedt via een speciale website ([www.veilige-fatbikes.nl](http://www.veilige-fatbikes.nl)) en via de website van de fabrikanten.
3. Dealers die illegale of makkelijk opvoerbare e-bikes verkopen kunnen hun dealerschap verliezen voor alle aangesloten merken.
  - a. Het dealerschap wordt onmiddellijk geëindigd bij een boete door controlerende instanties gerelateerd aan het voeren van illegale e-bikes die niet aan de voorgeschreven normen, wetten of regels voldoen.
  - b. Bij signalen dat een dealer de regels overtreedt, maar nog niet beboet is, treden de merken en dealer met elkaar in gesprek. Ook dit kan leiden tot beëindiging van het dealerschap van alle aangesloten merken
4. De merken werken actief mee met andere belanghebbenden zoals overheden, controlerende instanties, politie, verzekeraars en belangenverenigingen om de veiligheid te vergroten en de risico's voor consumenten te verkleinen.

### **Welke rol zien de merken voor overheden en andere organisaties om de overlast actief en efficiënt aan te pakken?**

1. Intensivering van de capaciteit van ILT en douane. De markt wordt overspoeld met fatbikes waarover vermoedelijk geen anti-dumpingheffing is betaald, die niet voldoen aan wetten, regels en normen en die eenvoudig op te voeren zijn. De overlast kan snel worden beperkt door de instroom van deze e-bikes te stoppen. Daarvoor moeten (web)winkels gecontroleerd worden maar ook de import aan de randen van Europa waar anti-dumpheffingen worden ontweken. Webwinkels moeten middels terugroep-actie ervoor zorgen dat deze e-bikes alsnog aan wet- en regelgeving voldoen.
2. Handhaving door politie. Een grotere pakkans is een sterke drijver om je e-bike niet op te voeren.
3. Nieuwe regelgeving waarbij het hebben van een opvoer-set op een e-bike verboden is, los of deze wel of niet wordt gebruikt. Nu staat de politie vaak

machteloos als deze kort voor een controle wordt uitgeschakeld. En na controle weer wordt ingeschakeld.

4. Voorlichting door overheden en andere belanghebbenden. Naast de voorlichting door merken heeft ook de overheid een rol om Nederlanders te wijzen op de risico's van het opvoeren. Ook verzekeraars en belangenorganisaties kunnen hierin een rol vervullen.

## **Standpunten van de merken met betrekking tot aparte regels voor fatbikes, helmplicht of minimumleeftijd.**

### **Aparte regels voor fatbikes hebben geen zin.**

- Een fatbike is voor de wet een e-bike en het is lastig deze categorie apart te definiëren op basis van bandenmaat of frame.
- Het probleem van opgevoerde e-bikes beperkt zich niet tot fatbikes. De overlast zou dan slechts gedeeltelijk worden verholpen. Denk hierbij aan de aanpak van overlast van snorfietsen. De strengere regels hebben ervoor gezorgd dat er nu meer e-bikes worden opgevoerd. Zo zullen aparte maatregelen voor elektrische fietsen met dikke banden ervoor zorgen dat de problemen toenemen met elektrische fietsen met dunne banden. Het probleem moet niet telkens verschoven worden maar opgelost.

### **Een helmplicht kent vele nadelen.**

- Een helmplicht voor e-bikes zal veel mensen weerhouden om een e-bike te gebruiken. Het aantal fietskilometers zal afnemen en leidt mogelijk tot een toename van het gebruik van de auto. Alle inspanningen om mensen meer te laten fietsen wordt teniet gedaan door een helmplicht.
- Letsel ontstaat vaak door een botsing met een auto, bestelwagen of vrachtwagen. Slimme maatregelen om ongelukken te voorkomen zijn aanmerkelijk effectiever dan letsel beperken met een helm tijdens een ongeluk.
- Het aanmoedigen van het dragen van een helm voor risicogroepen is zinvol, denk aan kinderen en jongeren en oudere mensen.

### **Minimumleeftijd voor e-bikes**

- Kinderen die naar een middelbare school gaan, en daar een behoorlijk afstand voor moeten afleggen, zijn vaak geholpen met een e-bike. De goeden gaan onder de kwaden lijden. Iemand van 14 jaar op een e-bike is niet synoniem voor overlast.

- Er is nog geen minimumleeftijd voor e-bikes. Een kind van 6 mag ook op een e-bike fietsen, dat is wellicht opmerkelijk te noemen. Een minimumleeftijd kan de veiligheid vergroten maar dit is enkele effectief als het geldt voor alle e-bikes.

### **Wat zijn de gevolgen van het opvoeren van een e-bike?**

Wanneer een e-bike wordt opgevoerd, wordt deze feitelijk een motorvoertuig en zijn andere wettelijke eisen van kracht. Dit geldt ook als de motor van de e-bike een hoger vermogen heeft dan 250 Watt, een gashendel heeft die ondersteunt boven de 6 km per uur, of een hogere snelheid haalt dan 25 km per uur:

- a) Het voertuig vereist Europese typegoedkeuring, vergelijkbaar met geldende regels speed-pedelecs of brommers
- b) Het voertuig moet worden geregistreerd bij de RDW en voorzien zijn van een kenteken
- c) Een AM-rijbewijs is verplicht
- d) Een minimumleeftijd van 16 is vereist
- e) Het voertuig moet een WA-verzekering hebben
- f) Het dragen van een helm is verplicht
- g) Gebruik van fietspaden is veelal niet toegestaan

Het opvoeren van e-bikes resulteert in het overtreden van meerdere regels, wat kan leiden tot:

- a) Het ontvangen van bekeuringen voor een of meerdere van de bovenstaande overtredingen. De opgetelde boetes overschrijden de 1.000 euro.
- b) Strafbare feiten waarbij de gebruiker bij herhaling het risico loopt op een strafblad.
- c) Een forse boete voor het ontbreken van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering.
- d) Het verlies van wettelijke aansprakelijkheid in het geval van een ongeval, waarbij de gebruiker privé aansprakelijk gesteld kan worden voor de veroorzaakte schade.
- e) Het verlies van garantie op de e-bike.
- f) Inbeslagname van de e-bike.
- g) Daarnaast kan een hogere snelheid bij een ongeval leiden tot ernstiger letsel.