

2026Z04008

(ingezonden 2 maart 2026)

Vragen van het lid Goudzwaard (JA21) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het artikel ‘Boeteregen voor fatbikes en e-steps blijft uit: veel ellende en overlast, maar minder bekeuringen en inbeslagnames’

Bent u bekend met het Telegraaf-artikel “Boeteregen voor fatbikes en e-steps blijft uit: veel ellende en overlast, maar minder bekeuringen en inbeslagnames”? [1]

Klopt het beeld uit het artikel dat er inderdaad minder boetes met de relevante CJIB-feitcodes voor illegale fatbikes en e-steps zijn uitgegeven in 2025 ten opzichte van 2024?

Hoe beoordeelt u de verwachting dat hier ook een daling van inbeslagnames mee gepaard gaat?

Hoe verhoudt de investering, sinds 2024, in 250 nieuwe rollerbanken voor de handhaving rondom fatbikes, zich tot de daling van het aantal boetes? Worden de nieuwe rollerbanken ten volle benut?

Hoeveel inbeslagnames van illegale fatbikes hebben er plaatsgevonden in 2024 en 2025, en kunt u deze uitsplitsen over de douane, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de politie en/of gezamenlijke inbeslagnames?

Beoordeelt u de verwachting van de ILT dat alle import van fatbikes vanuit EU-landen voldoet aan bestaande regelgeving voor elektrische fietsen als een realistisch uitgangspunt?

In hoeverre speelt foutieve informatie over de specificaties van fatbikes aangeschaft via e-commerce platformen, ten opzichte van waar de fatbikes werkelijk technisch toe in staat zijn, een rol bij de verspreiding van illegale fatbikes?

Deelt u de mening, gezien het feit dat de NVWA in principe reactief handelt op basis van signalen van onveiligheid, dat een meer pro-actieve werkwijze logischer zou zijn in het kader van handhaving tegen illegale fatbikes?

Welke concrete cijfers en indicatoren gebruikt u om te beoordelen of de versterkte samenwerking tussen de vier relevante handhavingsinstanties (ILT, NVWA, douane, politie), toen zij eind vorig jaar gezamenlijke afspraken hebben gemaakt over de versterking van onderlinge samenwerking ten behoeve van het toezicht en de handhaving op illegale fatbikes, het gewenste effect heeft in de praktijk? [2]

Is sinds deze afspraken de rolverdeling in de handhaving op illegale fatbikes voldoende duidelijk?

Zijn er, naast dat er afspraken zijn met de handhavingsinstellingen, ook afspraken gemaakt met e-commerce platformen over het terugdringen van het aanbod van illegale fatbikes? Zo nee, bent u bereid om met de sector hierover het gesprek aan te gaan?

Is het van de ILT en de NVWA te verwachten dat zij in staat zijn adequaat te handhaven op illegale fatbikes gezien de omvang van het probleem en gelet op het feit dat de NVWA en de ILT belast zijn met het houden van toezicht op een veel breder scala aan producten en regelgeving dan alleen elektrische voertuigen?

Hoe denkt u over het uitbreiden van de NVWA en de ILT zodat zij beschikken over voldoende capaciteit om op een meer proactieve wijze te handhaven op de import en verkoop van illegale fatbikes?

Denkt u dat de bestaande capaciteit van de vier relevante handhavingsinstanties (ILT, NVWA, douane, politie) voldoende is om het fatbike-probleem het hoofd te bieden gezien de maatschappelijke urgentie en het stagnerende aantal boetes?

[1] De Telegraaf, 17 februari 2026, Boeteregen voor fatbikes en e-steps blijft uit: veel ellende en overlast, maar minder bekeuringen en inbeslagnames | De Telegraaf

[2] Kamerstuk 29 398, nr. 1197