AD NIEUWS REGIO SPORT SHOW PLAY PODCAST PUZZEL

Mijn Gemeente Praat mee Auto Geld Koken & Eten Wonen Gezond Achter de Schermen

HART VAN NEDERLAND

Opgevoerde fatbike botst op auto in Deventer

56 uur

Jan Ploeger
@janploeger

Ongelofelijk onveilig, er scheurde een duidelijk opgevoerde #fatbike door onze 30 km #woonstraat. Ik schat boven de 35 km/h. (100 meter in 10 sec). En er staan gewoon advertenties op internet voor dat soort opvoersetjes. #verkeersveiligheid

1:09 p.m. · 22 mei 2024 · **48** Weergaven

Guido's vriendin en zoontje werden aangereden door fatbike: 'Dit kan zo niet langer'

OTTERDAM-RIJNMOND

DE LIER HAAGLANDEN

Twee jonge meiden gewond na botsing tussen fiets en fatbike Burgemeester Crezeelaan De Lier

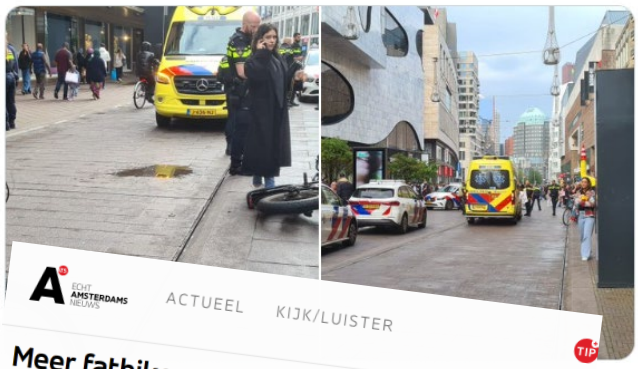
De Telegraaf NIEUWS SPORT ENTERTAINMENT FINANCIEEL VROUW LIFESTYLE WAT U ZE

Twee jongens gewond na ongeluk tussen auto en fatbike

17 mei 2024 in BINNENLAND

Abdoel Haryouli
@AbdoelHary

Een ongeluk met een fatbike vanmiddag op de Grote Marktstraat. In de grootste winkelstraat van Den Haag zou je ongestoord moeten kunnen winkelen en lopen. Helaas wordt dat door fietsers vaak onmogelijk gemaakt.



A ECHT AMSTERDAMS NIEUWS ACTUEEL KIJK/LUISTER

Meer fatbike-ongelukken: "Levensreddende operaties bij jongeren nemen toe"

6 juni 2024, 09.15 uur · Aangepast 17.55 uur · Door Bente Kuijpers & Sissi Kramer

Meisje op fatbike gewond bij aanrijding met auto in Naarden

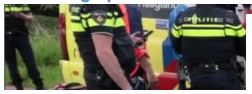
Maandag 26 februari 2024 11:46 uur

Naarden

Bron Regio14.nl

Ontvang updates voor Naarden





Meisje spijt van opgevoerde fatbike: 'Je verliest controle'

nieuwsuur

Donderdag 6 juni, 06:06

Toename ongelukken fatbikes: artsen willen verhoging minimumleeftijd bestuurders

Gelderland

Twee opzittenden fatbike gewond na aanrijding met auto Kalverstraat Apeldoorn

Redactie · 1 week geleden Laatst bijgewerkt: 3 juni 2024

Kinderen rijden veel te hard op hun fatbike, maar binnenstad afsluiten gaat Enschede te ver

"E- en Fatbikers VOGELVRIJ", steeds meer ongelukken en letselzaken

Explosieve stijging letsel door fatbikes: vooral kinderen met hoofdwonden op eerste hulp

Aanrijding Fatbike met personenauto: Eén opzittende zwaargewond

pointer

Wonen en leefomgeving | Verkeersveiligheid

De zoon van Marlies viel met de fatbike van een vriendje: 'Hij moet maanden revalideren'

DIEMEN

NL

Fatbiker gewond naar het ziekenhuis na botsing met verkeersbordenbusje

13 maart 2024, 17.44 uur · Aangepast 3 april 2024, 13.10 uur · Door ATS

Oproep aan de Tweede Kamer:
Leg opgevoerde fatbikes aan banden!

'Twee opzittenden fatbikes gewond na aanrijding', 'jongeman op fatbike botst met auto', 'twee jongens gewond na ongeluk tussen auto en fatbike', 'botsing met letsel tussen fabike en scooter'
Zo maar een aantal berichten uit de media van de afgelopen maanden. Helaas gaat het veel te vaak mis met opgevoerde e-bikes en dan met name de variant met dikke banden (fatbike). Wij maken ons grote zorgen over de verkeersveiligheid. Voor de vaak heel jonge kinderen op de fatbike zelf en ook voor de fietsers en andere weggebruikers eromheen.

Afgelopen maart presenteerde minister Harbers, mede na een oproep van meer dan veertig gemeenten eind vorig jaar, zijn 'Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes'. Hoewel dat plan een stapje in de goede richting is, zijn er snel meer landelijke maatregelen nodig.
Daarom doen we nu wederom een oproep aan de Tweede Kamer en aan minister Harbers voor een stevige aanpak van opgevoerde fatbikes. Er is nu meer actie nodig, de verkeersveiligheid kan niet langer wachten!

1. Verbied de verkoop van opgevoerde e-bikes

Illegale e-bikes worden overal en nergens, via Nederlandstalige winkels en websites te koop aangeboden. Er moeten nu maatregelen genomen worden aan de aanbodkant zodat er minder opgevoerde e-bikes op de openbare weg rijden. Ook verkopers moeten hun verantwoordelijkheid nemen en de handhaving door de ILT en NVWA moet worden opgeschroefd. Enkel een verbod op de verkoop van opvoersetjes (zoals voorgesteld in de aanpak van minister Harbers) is niet voldoende!

2. Voer een minimumleeftijd in

Het is volstrekt onverantwoord dat hele jonge kinderen op de opgevoerde e-bikes rondrijden. We zijn ons bewust van de juridische vraagstukken die naar voren komen uit het onderzoek van Sweco naar invoering van 16 jaar als een minimumleeftijd op alle e-bikes. Maar de praktijk laat zien dat er grote risico's zijn op ernstige ongevallen waarbij vaak jonge kinderen tussen 10 en 14 jaar betrokken zijn. Het invoeren van een minimumleeftijd voor alle e-bikes is daarom hard nodig.

3. Lanceer een landelijke voorlichtingscampagne voor ouders en kinderen

Er moet op zeer korte termijn een landelijke voorlichtingscampagne worden uitgerold vanuit de rijksoverheid over de regels en gevaren van het opvoeren van e-bikes. Ouders/verzorgers en kinderen moeten goed geïnformeerd worden over de risico's, waaronder ook de grote financiële schade die een ongeluk kan opleveren. Mensen die op een opgevoerde e-bike rijden zijn namelijk ook nog onverzekerd. Deze campagne moet, zolang het nodig is, jaarlijks herhaald worden.

Deze oproep wordt gesteund door:

Gemeente Amsterdam

Gemeente Haarlem

AVVF Artsen voor Veilig Fietsen

Fietsersbond

NVSHA

veiligheid.nl

Gemeente Aalsmeer

Alphen aan den Rijn

Amersfoort

Gemeente Almere

Gemeente Amstelveen

Apeldoorn

gemeente beverwijk

Bloemendaal

Gemeente De Ronde Venen

Gemeente Delft

VREDE EN RECHT Den Haag

gemeente DEN HELDER

Gemeente Diemen

Gemeente EDAM VOLENDAM

EINDHOVEN

Gemeente Elburg

gemeente ermelo

Gemeente Groningen

gemeente Haarlemmermeer

gemeente harderwijk

gemeente Hattem

gemeente Heemskerk


Heemstede


Hendrik-Ido-Ambacht


gemeente Houten


Gemeente Landsmeer


Leiden


gemeente
Nijkerk


GEMEENTE
Nunspeet


Gemeente
Oldebroek


Gemeente
Oostzaan
Buiten gewoon


gemeente
Ouder-
Amstel


Papendrecht


gemeente putten


PUR
MER
END


Gemeente
Roosendaal


Rijswijk



gemeente Roermond


Gemeente
Rotterdam


GEMEENTE
Schagen


Gemeente
Soest


Gemeente Uithoorn


Gemeente Utrecht


GEMEENTE
VELSEN


Gemeente WATERLAND


Gemeente
Wormerland


ZNSTD


Gemeente
Zandvoort


gemeente
Zoetermeer


NOORD-VELUWE
BEREIKBAAR


Vervoerregio
Amsterdam

Notitie

Datum	10 juni 2024
Van	VeiligheidNL
Aan	Vaste Kamercommissie I&W
Betreft	Gegevens SEH-bezoeken na ongevallen met fatbikes

Aantal SEH-behandelingen fatbike-rijders neemt sterk toe

In januari 2023 meldde Veilig Verkeer Nederland een snelle groei van de verkoop van fatbikes (**Aantal Fatbikes groeit in rap tempo sinds ingang van de helmplicht voor snorfietsen | Veilig Verkeer Nederland (vvn.nl)**). VeiligheidNL, kenniscentrum voor letselpreventie, ziet in de cijfers van 2023 en de eerste maanden van 2024 een toename van het aantal Spoedeisende Hulp (SEH) behandelingen als gevolg van een verkeersongeval met een fatbike.

In 2021 werd de fatbike voor het eerst gemeld in het Letsel Informatie Systeem (LIS) als type voertuig waarmee een ongeval heeft plaatsgevonden[1]. In 2022 waren dit er zeven. In 2023 is dit aantal toegenomen tot 59, en in de eerste 4 maanden van 2024 werden 33 ongevallen geregistreerd. Daarmee lijkt het aantal ongevallen met een fatbike een snelle opwaartse trend te volgen. Eerder hebben we in LIS een stijgende trend (een verviervoudiging in 5 jaar tijd) op zien komen van jongeren (12 tot en met 17 jaar) die als gevolg van een ongeval met een e-bike de SEH-afdeling bezochten, zie **Verkeersongevallen 2022: Flinke toename ernstig letsel onder 12 tot en met 17-jarigen door e-bike | VeiligheidNL**. De ontwikkeling die we nu zien in het aantal in LIS geregistreerde SEH-bezoeken als gevolg van een ongeval met een fatbike is voor VeiligheidNL reden om nu, ook al zijn de aantallen nog relatief klein, te signaleren wat we zien op basis van deze eerste cases en deze trend verder te volgen.

Het aantal SEH-bezoeken na een fatbikeongeval moet beschouwd worden als een ondergrens van het werkelijk aantal SEH-bezoeken als gevolg van een ongeval met een fatbike in Nederland. In de eerste plaats omdat dit aantal gerapporteerd is door 14 van de 83 SEH-afdelingen in Nederland. In de tweede plaats omdat niet in alle gevallen genoteerd wordt op welk type fiets het slachtoffer deelnam aan het verkeer. Naast de 59 cases waarbij de fatbiker slachtoffer was van een ongeval, zijn er in 2023 twaalf ongevallen geregistreerd waarbij een fatbike bij een ongeval betrokken was waarbij een andere verkeersdeelnemer gewond raakte. In de eerste maanden van 2024 waren dit tien ongevallen. Over de ongevallen waarbij een fatbiker gewond raakte en op de SEH-afdeling behandeld is (n=59 in 2023, n=33 in 2024), kan het volgende gezegd worden.

[1] In het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL staan slachtoffers geregistreerd die na een ongeval, geweld of zelfbeschadiging zijn behandeld op een Spoedeisende Hulp (SEH) afdeling van een selectie van ziekenhuizen in Nederland. Deze ziekenhuizen vormen een representatieve steekproef van ziekenhuizen in Nederland met een continu bezette SEH-afdeling. Dit maakt een schatting van cijfers op nationaal niveau mogelijk. Echter op het moment van de onderhavige analyse was het datamanagement met betrekking tot het LIS-bestand 2023 nog niet afgerond. Hierdoor was een nationale schatting van het aantal SEH-bezoeken in verband met een verkeersongeval met een fatbike nog niet mogelijk. Daarom is bij de analyse uitgegaan van het aantal in LIS geregistreerde cases.

Betreft Gegevens SEH-bezoeken na ongevallen met fatbike

Kenmerken van slachtoffers op een fatbike

Wat opvalt is dat bij de ongevallen op de fatbike de groep 10-14-jarigen sterk vertegenwoordigd is. In 2024 is het aandeel 10-14-jarigen nog wat groter dan in 2023, met respectievelijk 17 van de 33 en 19 van de 59 in LIS geregistreerde slachtoffers. De slachtoffers zijn gemiddeld relatief jong, Het jongste slachtoffer in 2023 was 11 jaar, de oudste 53 jaar. In 2024 waren de slachtoffers tussen de 4 en 64 jaar. De meeste slachtoffers zijn man (n=44 in 2023 en n=19 in 2024).

Toedracht ongeval

In de meeste gevallen is het letsel ontstaan door een eenzijdig ongeval (52% in 2023 en 64% in 2024). Dit zijn vooral ongevallen waarbij het slachtoffer van de fatbike viel zonder dat er sprake is van een botsing met een andere verkeersdeelnemer of een object. Bij ongeveer een op de drie cases is sprake van een botsing met een andere verkeersdeelnemer, vaak een personenauto. In enkele gevallen wordt in de toedrachtbeschrijving melding gemaakt van een snelheid (veel) hoger dan de toegestane snelheid van 25 km/u. Opvallend is dat in 2023 bijna drie kwart van de ongevallen (n=42) plaatsvond in de periode september-december. In de eerste 4 maanden van 2024 vonden de meeste ongevallen plaats in april (16 van de 33).

Type letsel

De cijfers over het type letsel waarvoor de slachtoffers op de SEH-afdeling werden behandeld, geven aanwijzingen dat letsels aan het hoofd relatief veel voorkomen onder fatbikers. In 2023 werden ongeveer twee op de vijf slachtoffers (24 van de 59) behandeld voor letsel aan het hoofd. Hieronder waren 17 fatbikers met hersenletsel (ongeveer een derde van het totaal) waarvan negen met ernstig schedel/hersenletsel. Ongeveer een kwart van de slachtoffers had letsel aan de bovenste extremiteiten. Ook in 2024 zien we relatief veel hersenletsel (9 van de 33), waarvan 3 ernstig hersenletsel hadden.

Conclusie

VeiligheidNL ziet een sterk stijgende trend ontstaan in het aantal SEH-bezoeken als gevolg van ongevallen met fatbikes, met name het type en de ernst van het letsel dat deze ongevallen tot gevolg hebben baart ons zorgen, evenals de veelal jonge leeftijd van de slachtoffers. Verdiepend onderzoek naar de omvang van de problematiek (en de verwachtte onderregistratie), de oorzaken van deze ongevallen en het risicogedrag van de doelgroep is nodig om beter inzicht te krijgen in welke preventieve maatregelen nodig zijn. Ook kan kwalitatief onderzoek helpend zijn om meer inzicht te verkrijgen in onderliggende factoren. Zo kunnen ouders gevraagd worden naar hun risicoperceptie van de fatbikes voor zowel de opgevoerde (illegale) en legale varianten, evenals hun beweegredenen om voor hun kinderen een fatbike aan te schaffen.
VeiligheidNL pleit voor een algeheel verbod op fatbikes voor jongeren onder de 16 en doet aan ouders de dringende oproep geen fatbikes voor hun kinderen aan te schaffen. Deze jonge doelgroep is onvoldoende in staat om risico's goed in te schatten, waardoor zij zowel voor zichzelf als voor andere weggebruikers onnodige risico's nemen.

Betreft: reactie vanuit gemeenten op 'Aanpak opgevoerde e-bikes'

15 april 2024

Geachte leden van de commissie Infrastructuur & Waterstaat,

Op 29 maart 2024 heeft minister Harbers zijn 'Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes' gepresenteerd. Namens alle onderstaande gemeenten reageren wij als wethouders van Haarlem en Amsterdam graag op het voorstel. Voordat wij inhoudelijk ingaan op het voorstel van de minister willen wij eerst onze dank uitspreken. Onze oproep van afgelopen najaar is gehoord en er is actief gezocht naar oplossingen voor de urgente problematiek die opgevoerde e-bikes en fatbikes met zich meebrengen. Wij werken graag, samen met het kabinet en de Kamer, verder aan het verbeteren van de verkeersveiligheid door het terugdringen van fatbike en e-bike gerelateerde overlast.

Gemeenten steunen eerste stappen 'Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes', maar er is meer nodig

De problematiek rondom opgevoerde e-bikes is niet met één set maatregelen opgelost. Wij zijn blij dat de minister nu een belangrijke stap zet met het verbieden van opvoersets en opvoerapps. Onze gemeenten staan hier volledig achter, maar wij zijn ons ook zeer bewust dat dit slechts een eerste stap is. Er is nog veel meer nodig om de problematiek echt aan te pakken.

<u>Verbied verkoop bromfietsen als e-bike</u>
Wij vinden dat er ook aan de aanbodkant meer maatregelen genomen moeten worden, zoals een verbod op het te koop aanbieden van illegale e-bike/fatbikes in Nederland of via Nederlandstalige winkels of websites. Nu staat er vaak in kleine letters (maar niet altijd) 'niet toegestaan op de openbare weg', maar wie koopt er zo'n voertuig om uitsluitend op eigen terrein mee te rijden? Als er minder illegale fatbikes te koop worden aangeboden, rijden er ook minder van dergelijke opgevoerde voertuigen op straat en vraagt dit minder van handhaving. Als dit probleem niet wordt aangepakt, is het dweilen met de kraan open.

<u>Voorlichtingscampagne zo snel mogelijk uitrollen</u>
Gemeenten zijn naast een dergelijk verbod ook gebaat bij een voorlichtingscampagne over de regels van het opvoeren van een elektrische fiets. Daar werken we zelf ook al lokaal aan. Daarom steunen wij het voorstel van de minister om een campagne landelijk uit te rollen. Wat ons betreft wachten we hier niet mee tot na de zomervakantie, maar komt deze campagne er zo snel mogelijk. Ouders/verzorgers maken namelijk al aan het eind van het schooljaar de keuze tussen fiets en e-bike voor de kinderen die na de zomer voor het eerst naar de middelbare school gaan.

Ook de al eerder aangekondigde komst van rollerbanken is goed nieuws. Echter, wij blijven kritisch over (het ontbreken van) voorstellen over lokale handhavingsmogelijkheden door politie en/of gemeentelijke boa's dan wel digitale middelen. Daarnaast missen wij een gedegen onderzoek naar een kentekenplicht voor alle e-bikes. Dit gezien de kansen voor effectievere handhaving én omdat alle andere categorieën lichte elektrische voertuigen ook al kentekens zullen krijgen vanuit het LEV-kader.

Verdere verkenning van minimumleeftijd

De conclusie van het onderzoek naar een minimumleeftijdsgrens stelt ons teleur. Waarom is er enkel gekeken naar een minimumleeftijd van 16 jaar en zijn andere leeftijden slechts minimaal verkend? Hoewel wij ons bewust zijn van de juridische vraagstukken die opkomen wanneer er wordt gekeken naar een leeftijdsgrens, zouden wij graag zien dat er snel verder onderzoek wordt gedaan naar een leeftijdsgrens van 12 jaar voor het mogen besturen van een elektrische fiets in het algemeen. In dit onderzoek is deze mogelijkheid naar ons inziens te snel aan de kant geschoven. De hersenen van jonge kinderen zijn nog volop in ontwikkeling. Met relatief hoge snelheid aan het verkeer deelnemen brengt dan ook serieuze risico's met zich mee. Het onderzoek van SWECO laat zien dat er juist bij een minimumleeftijd van 12 jaar geen basisschoolleerlingen geraakt worden, omdat zij geen grote afstanden tot de basisschool af hoeven te leggen.

Tot slot

In onze gemeenten zullen we natuurlijk nauw in de gaten houden of de aangekondigde maatregelen van de minister daadwerkelijk effect hebben op de verkeersveiligheid. Daarom vragen wij het kabinet de effecten van de 'Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes' goed te monitoren en in overleg met gemeenten eind 2024 te beoordelen of extra maatregelen nodig zijn. Gezien de urgentie van deze maatregelen vinden wij het niet voldoende om de fatbike-aanpak slechts op te nemen in de monitoring van het meerjarenplan fietsveiligheid, zoals vooralsnog door de minister wordt voorgesteld. We zien graag een reactie van de minister over hoe hij dit monitoringsplan wil inzetten.

Het helpt ons als u bovenstaande punten onder de aandacht kunt brengen wanneer u de kans krijgt te reageren op het voorstel van de minister. Indien u verder wilt spreken over dit onderwerp zijn wij uiteraard beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

Wethouder Van Leeuwen, gemeente Haarlem

Wethouder Van der Horst, gemeente Amsterdam

Wethouder Breeuwsma, gemeente Alphen aan den Rijn

Wethouder Bijlholt, gemeente Amersfoort

Wethouder Wenzkowski, gemeente Apeldoorn

Wethouder Wijmenga, gemeente Beverwijk

Wethouder Wijkhuisen, gemeente Bloemendaal

Wethouder Vijselaar, gemeente De Ronde Venen

Wethouder Huijsmans, gemeente Delft

Wethouder Prins, gemeente Diemen

Wethouder Augustijn, gemeente Den Helder

Wethouder Broeksma, gemeente Groningen

Wethouder Saunet, gemeente Heemskerk

Wethouder Stam, gemeente Heemstede

Wethouder Oelfke, gemeente Hendrik-Ido-Ambacht

Wethouder van den Berg, gemeente Houten

Wethouder North, gemeente Leiden

Wethouder Windhouwer, gemeente Nijkerk

Wethouder Janssen, gemeente Papendrecht

Wethouder Van de Laar, gemeente Rijswijk

Wethouder Zwijnenberg, gemeente Roermond

Wethouder Vermeulen, gemeente Roosendaal

Wethouder Karremans, gemeente Rotterdam

Wethouder Heddes, gemeente Schagen

Wethouder Suna, gemeente Soest

Wethouder Diepstraten, gemeente Velsen

Gerard Slegers namens de Vervoerregio Amsterdam (gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Uithoorn, Wormerland, Waterland, Zaanstad)

Wethouder Hendriks, gemeente Zandvoort

Wethouder ter Laak, gemeente Zoetermeer