



Aan het raadslid Ooms (SGP), Jonkers (NH), Honkoop (ITH)
en Stiekema (VVD)
i.a.a. de leden van de raad en de commissieleden

Datum
6 maart 2026

Uw kenmerk
792667

Uw brief van
9 februari 2026

Ons kenmerk
903370

Bijlagen

Onderwerp
Beantwoording schriftelijke vragen over overlast op fietspaden van fatbikes, brommers en scooters

Geachte leden van de raad en de commissieleden,

Op 9 februari 2026 heeft u ons schriftelijke vragen gesteld op grond van artikel 36 van het Reglement van Orde (RvO) over overlast op fietspaden van fatbikes, brommers en scooters.

Hoewel we geen concrete meldingen hebben ontvangen van overlast op fietspaden door fatbikes, brommers en scooters, erkennen we dat dit onderwerp maatschappelijk speelt en daarom onze aandacht verdient.

Vraag 1: Welke juridische mogelijkheden er zijn voor de gemeente Houten om een (gedeeltelijk) verbod op het gebruik van fatbikes in te stellen, bijvoorbeeld op specifieke locaties?

Antwoord:

Fatbikes vallen vooralsnog onder de categorie 'gewone' elektrische fietsen (e-bikes), o.a. hierdoor is het niet mogelijk (gedeeltelijke) verboden in te stellen die alleen gelden voor fatbikes.

In het nieuwe landelijke coalitieakkoord staat hierover: 'Er komt een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, waarmee we een minimumleeftijd en helmplicht en krijgen gemeenten de mogelijkheid fatbike-vrije zones in te voeren.' (p.61 Aan de slag - Bouwen aan een beter Nederland - Coalitieakkoord 2026-2030 - D66, CDA, VVD).

Landelijk is nog onduidelijkheid over de juridische aanpak en handhaving van fatbikes, wat het voor Houten ingewikkeld maakt. We volgen recente ontwikkelingen in Amsterdam en Enschede (zie ook beantwoording vraag 2).

Vraag 2: Welke alternatieve maatregelen zijn er daarnaast om overlast van fatbikes, brommers en scooters aan te pakken, zoals strengere handhaving, lokale regelgeving of samenwerking met politie en scholen?

Antwoord:

Er zijn verschillende maatregelen die gemeenten kunnen inzetten om overlast van fatbikes, brommers en scooters te verminderen. Hieronder volgt een overzicht van mogelijke instrumenten, verdeeld naar handhaving, lokale regelgeving en preventieve samenwerking. De lijst is niet uitputtend.



A. Handhaving

Op het gebied van handhaving heeft de gemeente beperkte mogelijkheden. Fatbikes zijn gewone elektrische fietsen met extra brede banden. Zolang ze op fietspaden blijven, overtreden ze meestal geen regels. Boa's mogen pas ingrijpen bij fatbikes en brommers wanneer er sprake is van gevaarlijke situaties of overlast. Denk daarbij aan fietsen in voetgangersgebieden of brommers die zich op fietspaden begeven. Bij fatbikes wordt vaak gekeken naar zowel de plek waar ze rijden als hun gedrag.

B. Lokale regelgeving (APV)

De gemeente Enschede bereidt een wijziging van de APV voor om een lokaal fatbikeverbod mogelijk te maken. De gemeente wijst hierbij op diverse juridische risico's, zoals:

- mogelijke strijdigheid met hogere regelgeving;
- twijfel of een specifiek verbod voor fatbikes juridisch houdbaar is;
- de vraag of de onderbouwing voldoende sterk is.

Ondanks deze juridische risico's wordt het voorstel op 9 maart (als hamerstuk) in de gemeenteraad van Enschede behandeld. Ook de gemeente Amsterdam onderzoekt of fatbikes kunnen worden beperkt in drukbezochte gebieden. Volgens juristen van de gemeente Amsterdam:

- kan de APV niet worden gebruikt om voertuigen die wettelijk zijn goedgekeurd voor de openbare weg te verbieden op wegen of fietspaden;
- kunnen verkeersbesluiten niet worden ingezet voor een specifiek fatbikeverbod, omdat dit als discriminatoir kan worden gezien richting bepaalde groepen weggebruikers;
- bestaan er geen geschikte alternatieve instrumenten, omdat fatbikes geen aparte voertuigcategorie vormen binnen de Wegenverkeerswet.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 18 februari ingestemd met een wijziging van de APV die het mogelijk maakt om gebieden aan te wijzen waar fatbikes verboden worden. Er is nog niet vastgesteld waar en wanneer dit verbod gaat gelden. Er volgt nog een apart debat over de drukke locaties, en er wordt gekeken naar de mogelijkheid om fatbikes in bepaalde gebieden aan de hand mee te laten nemen.

Deze recente voorbeelden in Amsterdam en Enschede richten zich op specifieke, drukke en duidelijk afgebakende gebieden, zoals parken of binnensteden, waar overlast van fatbikes is geconstateerd. Houten kent dit soort drukke verblijfsgebieden niet in vergelijkbare vorm en heeft bovendien veel bromfietspaden, waardoor een gebiedsverbod via de APV hier zowel juridisch als praktisch minder geschikt is. De APV mag namelijk geen regels stellen die in strijd zijn met hogere wetgeving, zoals in dit geval de Wegenverkeerswet en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens. Voor dergelijke verkeersroutes zijn doorgaans ook verkeersbesluiten nodig, in plaats van aanpassingen van de APV.

C. Preventie en samenwerking

Om overlast structureel te verminderen kunnen gemeenten investeren in preventie:

- Communicatiecampagnes richting ouders, scholen en jongeren, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid en de risico's van opgevoerde voertuigen.
- Samenwerking met politie, scholen, jongerenwerk en wijkorganisaties, bijvoorbeeld via voorlichtingsprojecten of gezamenlijke toezichtacties.

Vraag 3: Indien mogelijkheden tot (gedeeltelijk) verbod haalbaarheid en/of maatregelen tegen overlast, zou u hiervan een mogelijke planning willen geven?

Antwoord:

Op dit moment wordt geen prioriteit gegeven aan dergelijke verboden en/of maatregelen, we kijken mee naar de bovengenoemde casussen in Enschede en Amsterdam en de uitwerking van het landelijk coalitieakkoord.

Indien maatregelen gewenst zijn is eerst nader onderzoek nodig naar de aard en omvang van de problemen om adequate en proportionele maatregelen te nemen. Helaas is het niet mogelijk om fatbikes uit reguliere ongevaldata te filteren, deze worden opgenomen in de categorie e-bike (zie ook het antwoord op vraag 1). Wel schat de meetweek fietsongevallen, waarbij alle 82 Nederlandse SEH's (spoedeisende hulp) het aantal fietsongevallen registreerden, dat jaarlijks circa 5.000 fatbikers op de SEH belanden. De problematiek blijkt groter dan verwacht en bovendien sterk regionaal geconcentreerd. Twee op de drie SEH-bezoeken na een fatbike-ongeval vonden plaats in Randstedelijke ziekenhuizen (Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht).¹

Vraag 4: Wat zijn de gevolgen van een mogelijk verbod of andere maatregelen, waaronder handhaafbaarheid, effectiviteit en juridische risico's? En wat zouden de praktische gevolgen kunnen zijn, is er een risico dat jongeren dan weer overstappen van een fatbike naar een scooter?

Antwoord:

De handhaafbaarheid, effectiviteit en juridische risico's zijn geheel afhankelijk van het type maatregel.

Een (gedeeltelijk) verbod kan door een rechter in strijd geacht worden met andere wetgeving (Wegenverkeerswet) of de rechter kan oordelen dat specifiek voor de fatbike geen verbod kan worden ingevoerd.

De praktische gevolgen zijn ook geheel afhankelijk van het type maatregel. Als de voordelen die jongeren ervaren op een fatbike door de maatregelen wegvallen, kunnen zij inderdaad overstappen op andere voertuigen. Of voertuigfabrikanten spelen hierop in door net iets af te wijken van het concept fatbike, waardoor deze buiten de regelgeving van een nieuwe maatregel kan vallen. Ook kunnen maatregelen nadelig effect hebben voor mensen die een mobiliteitsbeperking hebben en afhankelijk zijn van een fatbike.

Vraag 5: Wanneer gaat de pilot met maximum snelheid op fietspaden van start?

Antwoord:

Zie antwoord vraag 6.

Vraag 6: Kan het college aangeven hoe de pilot gaat lopen? Bijvoorbeeld in welk(e) gebied(en) wordt de pilot uitgevoerd? Hoe wordt de communicatie? Hoe zal de snelheid gehandhaafd worden?

¹ <https://www.verkeerskunde.nl/2025/01/13/meetweek-fietsongevallen-seh-bijna-honderd-ongelukken-met-een-fatbike/?gdpr=deny&gdpr=accept>

Antwoord:

Momenteel zijn nog niet alle details over de pilot bekend, maar wanneer deze beschikbaar zijn volgt een collegevoorstel inclusief mededing vanuit college aan de raad. Adviesbureau Goudappel voert de pilot uit in opdracht van het Ministerie van I&W, de gemeente Houten faciliteert. De voorbereidingen zijn inmiddels in volle gang. Het streven is om nog voor de zomer te starten met de pilot.

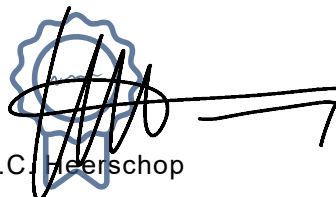
Een afschrift van deze brief wordt aan de leden van de gemeenteraad verzonden.

Als u nog vragen hebt kunt u contact opnemen met Nick Vrijbloed via telefoonnummer (030) 63 92 611.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Houten,
de secretaris, de burgemeester,


R. van Netten


H.C. Heerschap