



## BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2025, NUMMER 202

Datum	17 december 2025
Van	College B&W
Behandeld door	Peter Riefel
E-mailadres	P.riefel@utrecht.nl
Kenmerk	34027194
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2025 nummer 202 van Job van den Broek (CDA), mede namens Ruben Snijder (Student & Starter), Joost Vasters (D66), Victor Paalman (Horizon), Sander Denneman – Charlotte Passier (Volt), Lenno van Straalen – Kirsten Alblas (ChristenUnie) en Kerstin Steinhart – Cees Bos (Stadsbelang Utrecht) van 4 december 2025 over Lokaal verbod fatbikes Utrecht?.

De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

### Vraag 1

Is er (inmiddels) overleg geweest tussen Utrecht, Amsterdam en andere gemeenten zoals Enschede (al dan niet in G4/G40/VNG-verband) over de voornemens om fatbikes te weren uit drukke gebieden middels de APV?

#### **Antwoord 1**

*Zeker. In lijn met de eerder gedane toezegging is er contact met onder andere Amsterdam en Enschede.*

### Vraag 2

Hoe kijkt het college precies aan tegen het Amsterdamse voornemen? Acht het college de Amsterdamse plannen haalbaar en voldoende effectief?

#### **Antwoord 2**

*Wij hebben u gelijktijdig een [raadsbrief](#) gestuurd over: de overlast en onveiligheid m.b.t. fatbikes in Utrecht, wat er in andere steden gebeurt en wat wij in Utrecht doen.*

*We begrijpen dat gemeenten naar lokale noodmaatregelen zoeken gericht op de fatbike en vinden het goed dat Amsterdam deze stap zet. Wij volgen dit op de voet. Het is voor ons nu te vroeg om een conclusie te trekken over de haalbaarheid en de effectiviteit van de Amsterdamse maatregelen. Het Amsterdamse college zit nog in de consultatie fase met hun plannen, en we zullen de consultatie, juridische toetsing, uitvoering en handhaving van de Amsterdamse plannen nauwlettend volgen.*

*De signalen die wij in Utrecht ontvangen laten een ander beeld zien dan in Amsterdam en Enschede. Anders dan in Amsterdam, waar een duidelijke probleemlocatie is aan te wijzen, en in Enschede, waar de overlast zich vooral concentreert in het winkel- en horecagebied van de binnenstad tijdens winkeltijden, zien wij in Utrecht geen gebiedsgebonden problematiek rond fatbikes. In de eerste helft van dit jaar raakten 30 fatbikes gewond bij een verkeersongeval (van de in totaal 694 verkeersslachtoffers), die ongevallen vonden verspreid over de stad plaats en niet geconcentreerd in bepaalde gebieden. In de brief kunt u lezen op welke maatregelen wij inzetten die beter lijken te passen bij Utrecht.*

### Vraag 3

Is het college het eens met de gemeente Amsterdam dat er wel degelijk onderscheid te maken is tussen een elektrische fiets en een fatbike?

### **Antwoord 3**

*In het Amsterdamse voorstel is een fatbike een elektrisch aangedreven fiets met banden breder dan 7 centimeter. Uit landelijke onderzoeken<sup>12</sup> blijkt dat het onderscheid op basis van bandendikte lastig én niet effectief is, omdat de dikke banden de fatbike niet onveilig maken én omdat het voor fabrikanten makkelijk is om een fiets te maken met banden smallere banden. De minister herhaalt dit inzicht in zijn meest recente kamerbrief.*

*Voor de gemeente Utrecht is het uitgangspunt dat er een landelijke definitie komt. Het is onwerkbaar als elke gemeente een aparte definitie heeft. Fietspaden stoppen niet bij de gemeentegrens.*

### **Vraag 4**

Is het college het met ons eens dat nu het Rijk er te lang over doet om met maatregelen jegens fatbikes te komen, de gemeente zelf met regelgeving moet komen zoals Amsterdam al doet?

### **Antwoord 4**

*Wij delen de opvatting dat het Rijk te lang wacht met het nemen van maatregelen. In 2023 stuurden wij samen met tientallen andere gemeenten een brandbrief over fatbikes. In G4-verband spraken wij in 2024 met de minister en stuurden wij in september opnieuw een oproep aan Den Haag om tot maatregelen te komen. Sinds de eerste brief in 2023 is er onvoldoende voortgang geboekt, terwijl landelijke maatregelen cruciaal zijn. Het gaat daarbij onder meer om het instellen van een minimumleeftijd, een helmplicht, een verbod op het opvoeren van voertuigen en strengere controles aan de grens. De minister heeft aangekondigd een helmplicht voor e-bikers tot 18 jaar te willen invoeren, maar deze kan op zijn vroegst pas in 2027 ingaan. Wij vinden dit te laat en hebben dit recent opnieuw bij de minister onder de aandacht gebracht tijdens een G4-overleg.*

*Uiteindelijk kan een gebiedsverbod hooguit worden ingezet als noodmaatregel. De kern van het probleem ligt in het feit dat met name jonge bestuurders onbeschermd deelnemen aan het verkeer op snelle (elektrische) fietsen, vaak met hoge snelheden. Het is belangrijk dit probleem expliciet te benoemen, omdat een gebiedsverbod geen structurele oplossing biedt maar slechts tijdelijk symptoombestrijdend werkt. Wij zien lokale regelgeving daarom niet als een duurzame oplossing. Landelijke maatregelen zijn noodzakelijk om dit vraagstuk structureel aan te pakken en te voorkomen dat gemeenten afzonderlijk moeten terugvallen op noodmaatregelen.*

### **Vraag 5**

Deelt het college de mening dat een lokaal fatbikeverbod in delen van Utrecht wenselijk is?

### **Antwoord 5**

*Op dit moment achten wij een lokaal fatbikeverbod in Utrecht niet wenselijk, omdat de problematiek zich niet concentreert in specifieke gebieden maar verspreid over de stad voordoet. Daarom richten wij ons op handhaving in de gehele stad. De structurele oplossing ligt in landelijke regelgeving. Mocht blijken dat effectieve landelijke maatregelen uitblijven, een lokaal verbod juridisch houdbaar en uitvoerbaar is, én het beeld in Utrecht verandert, dan is een gebiedsgerichte aanpak voor Utrecht een serieuze optie.*

### **Vraag 6**

Ziet het college mogelijkheden om in navolging van Amsterdam ook in Utrecht in de APV een lokaal fatbikeverbod (bijvoorbeeld voor het gebied binnen de singels en alle parken) op te nemen?

### **Antwoord 6**

*Zie het antwoord op vraag 5. Het wordt met een eventuele wijziging in de APV mogelijk om specifieke gebieden aan te wijzen waar sprake is van overlast door fatbikes. Het aanwijzen van een gebied voor een verbod op fatbikes moet gemotiveerd worden aan de hand van de overlast. Daarbij is een verbod een ingrijpende maatregel. Alle personen die op een fatbike fietsen worden uit het gebied geweerd, ook de personen die geen hinder of overlast veroorzaken. Dit vraagt om een onderbouwing van de maatregel waaruit blijkt dat er sprake is van structurele overlast door fatbikes, dat andere maatregelen om die overlast tegen te gaan niet hebben gewerkt, dat er geen minder ingrijpende maatregel is, dat het gebied dat wordt aangewezen niet onnodig groot is en dat het niet onevenredig belastend is. Op dit moment zien wij onvoldoende mogelijkheid én meerwaarde van een gebiedsgericht verbod. Bij vraag 9 gaan wij in op wat we wel doen.*

---

<sup>1</sup> Fatbikes als een aparte voertuigcategorie | Rapport | Rijksoverheid.nl

<sup>2</sup> Aparte regels voor fatbikes op basis van koppel en/of gewicht | Rapport | Rijksoverheid.nl

**Vraag 7**

Zo ja, is het college dan bereid om zo snel mogelijk een voorstel te doen richting de Raad om dit mogelijk te maken?

**Antwoord 7**

*Zie het antwoord op de voorgaande vragen.*

**Vraag 8**

Ziet het college ook mogelijkheden om fatbikes in de gehele gemeente naar de rijbaan te verplaatsen?

**Antwoord 8**

*In 2018 is de landelijke wetgeving aangepast, waardoor wegbeheerders de mogelijkheid kregen om snorfietzen in specifieke gebieden naar de rijbaan te verplaatsen. Voor fatbikes, e-bikes en andere lichte elektrische voertuigen (LEV's) bestaat deze mogelijkheid op dit moment niet binnen de landelijke wet- en regelgeving. Ook in het nieuwe landelijke kader voor LEV's, waaraan het Rijk momenteel werkt, blijft het uitgangspunt dat alle LEV's gebruikmaken van het fietspad. Dat terwijl op sommige straten de rijbaan juist een veiligere plek kan zijn voor zware en/of snelle fietsen. Wij blijven daarom bij het Rijk aandringen op aanpassing van de landelijke wet- en regelgeving, zodat wij in Utrecht de ruimte krijgen om per situatie de meest veilige keuze te maken.*

**Vraag 9**

Welke aanvullende mogelijkheden ziet het college om overlast door fatbikes verder tegen te gaan?

**Antwoord 9**

*Wij handhaven samen met de politie op opgevoerde en te snelle fatbikes. De politie maakt daarbij gebruik van rollerbanken. In oktober vond een grootschalige handhavingsactie plaats in Leidsche Rijn Centrum, waarbij tientallen bekeuringen zijn uitgeschreven en illegale fatbikes en e-steps in beslag zijn genomen.*

*Veel meldingen die wij van inwoners ontvangen, gaan over het rijden met fatbikes op het voetpad. Hierop handhaven gemeentelijke boa's. De komende periode zetten wij hier, mede naar aanleiding van bewonersmeldingen, intensiever op in. Boa's hebben echter geen bevoegdheid om opgevoerde fietsen van de weg te halen.*

*Daarnaast gaan wij in gesprek met scholen en ouders over het gebruik van fatbikes in de schoolomgeving. Steeds meer jonge kinderen nemen zonder bescherming deel aan het verkeer op snelle fietsen, terwijl dit voorheen pas was toegestaan vanaf 16 jaar. Samen met de provincie zetten wij hierbij in op preventie, onder meer met een verkeersveiligheidssimulator en een e-bikeparcours bij scholen, zodat kinderen de risico's van een snelle fiets ervaren en hierover het gesprek kunnen voeren.*

*De huidige ontwikkeling past in een bredere trend. Na de invoering van de helmplicht voor bromfietsen werd de snorfiets populair, mede doordat deze steeds krachtiger werd. Sinds 2021 geldt ook voor snorfietsen een helmplicht, waarna een verschuiving zichtbaar is naar snelle e-bikes en fatbikes. Voor het rijden op een snorfiets geldt een minimumleeftijd van 16 jaar, terwijl voor fatbikes, die vergelijkbare snelheden halen, geen leeftijdsgrens geldt.*

*Wij blijven daarom aandringen op landelijke maatregelen, waaronder een minimumleeftijd en leeftijdsgebonden helmplicht voor aangedreven voertuigen, een algeheel opvoerverbod en strengere handhaving aan de grens. Alleen met dergelijke landelijke regelgeving kan het probleem structureel worden aangepakt.*

**Vraag 10**

Zijn er nog andere gemeenten waar werk wordt gemaakt van plannen om fatbikeoverlast aan te pakken, en wat kan Utrecht hiervan leren?

**Antwoord 10**

*In veel gemeenten staat dit onderwerp op de agenda. Voor zover bij ons bekend zijn Enschede en Amsterdam op dit moment de enige gemeenten die concrete stappen zetten om hun APV aan te passen. Mogelijk zullen meer gemeenten volgen. Tegelijkertijd verwachten wij dat het merendeel van*

de gemeenten blijft pleiten voor landelijke maatregelen en de ervaringen in Amsterdam en Enschede zal afwachten.

#### **Vraag 11**

Als Utrecht een verbod invoert, hoe wil het college de effecten monitoren en evalueren? Wordt er gekeken naar verkeersveiligheid, overlast en naleving?

#### **Antwoord 11**

*Wij rapporteren jaarlijks over zowel de ontwikkeling als de aanpak van de verkeersveiligheid in Utrecht in de [Monitor Mobiliteitsplan](#) en de [Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit](#). Daarin gaan wij in op onder meer verkeersongevallen en verkeersslachtoffers, maar ook op (ontwikkelingen in) meldingen van bewoners en onze inzet op handhaving.*

*Het effect van een lokaal verbod is daarbij lastig eenduidig te monitoren. Een eventuele stijging of daling van ongevallen of overlastmeldingen hangt samen met meerdere factoren en is daardoor moeilijk rechtstreeks toe te schrijven aan een lokaal verbod.*

#### **Vraag 12**

Zijn er juridische risico's verbonden aan het opnemen van een fatbikeverbod in de APV, bijvoorbeeld in verband met landelijke regelgeving of bezwaarprocedures?

#### **Antwoord 12**

*Ja, die beperkingen zijn er. De APV is gericht op openbare orde, leefbaarheid en veiligheid en ziet daarmee primair op het tegengaan van overlast. Verkeersmaatregelen zijn geregeld in de landelijke Wegenverkeerswet. Binnen dat kader wordt de fatbike niet als afzonderlijke categorie onderscheiden, maar aangemerkt als een elektrische fiets. Een algemeen gemeentelijk fatbikeverbod ligt daarom juridisch niet voor de hand en zal naar verwachting door de rechter worden vernietigd, omdat het in essentie een verkeersmaatregel betreft en geen maatregel ter voorkoming van overlast.*

*Voor een gebiedsgericht verbod, waarbij specifieke locaties kunnen worden aangewezen, is een zeer zorgvuldige en locatiegebonden onderbouwing noodzakelijk. Daarbij moet worden aangetoond dat op die plek sprake is van onevenredig veel overlast door fatbikes en dat andere, minder ingrijpende maatregelen niet toereikend zijn.*

Hoogachtend  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,



# Schriftelijke vragen ‘Lokaal verbod fatbikes Utrecht?’

3 december 2025

Op 26 november verscheen op de NOS het artikel ‘Amsterdam wil fatbike weren uit drukke gebieden’<sup>3</sup>. Uit dit artikel blijkt dat de gemeente Amsterdam middels een aanpassing in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) het mogelijk wil maken om fatbikes op bepaalde plaatsen te verbieden, omdat regelgeving vanuit het Rijk te lang op zich laat wachten. In Enschede kwam de lokale politiek deze zomer met een vergelijkbaar voorstel.<sup>4</sup> Ook in Utrecht wordt veel overlast ervaren van fatbikes en ontstaan er vaak onveilige situaties. Wethouder Maatoug heeft al toegezegd met een G4-lobby richting het Rijk te pleiten voor versnelde regelgeving. Ook heeft wethouder Maatoug aangegeven richting RTV Utrecht met veel interesse te kijken naar de ontwikkelingen in Amsterdam.<sup>5</sup> Zij gaaf ook aan dat ‘we daar iets mee moeten’ en dat ze nieuwsgierig is naar de Amsterdamse aanpak. Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen:

## Vragen:

1. Is er (inmiddels) overleg geweest tussen Utrecht, Amsterdam en andere gemeenten zoals Enschede (al dan niet in G4/G40/VNG-verband) over de voornemens om fatbikes te weren uit drukke gebieden middels de APV?
2. Hoe kijkt het college precies aan tegen het Amsterdamse voornemen? Acht het college de Amsterdamse plannen haalbaar en voldoende effectief?

<sup>3</sup> <https://nos.nl/artikel/2592088-amsterdam-wil-fatbike-weren-uit-drukke-gebieden>

<sup>4</sup> <https://www.mobiliteit.nl/beleid/2025/07/11/enschede-verbiedt-als-eerste-stad-fatbike-in-binnenstad/?gdpr=accept>

<sup>5</sup> <https://www.rtvutrecht.nl/nieuws/3971984/utrecht-kijkt-met-interesse-naar-amsterdamse-aanpak-tegen-fatbike-overlast>

3. Is het college het eens met de gemeente Amsterdam dat er wel degelijk onderscheid te maken is tussen een elektrische fiets en een fatbike?
4. Is het college het met ons eens dat nu het Rijk er te lang over doet om met maatregelen jegens fatbikes te komen, de gemeente zelf met regelgeving moet komen zoals Amsterdam al doet?
5. Deelt het college de mening dat een lokaal fatbikeverbod in delen van Utrecht wenselijk is?
6. Ziet het college mogelijkheden om in navolging van Amsterdam ook in Utrecht in de APV een lokaal fatbikeverbod (bijvoorbeeld voor het gebied binnen de singels en alle parken) op te nemen?
7. Zo ja, is het college dan bereid om zo snel mogelijk een voorstel te doen richting de Raad om dit mogelijk te maken?
8. Ziet het college ook mogelijkheden om fatbikes in de gehele gemeente naar de rijbaan te verplaatsen?
9. Welke aanvullende mogelijkheden ziet het college om overlast door fatbikes verder tegen te gaan?
10. Zijn er nog andere gemeenten waar werk wordt gemaakt van plannen om fatbikeoverlast aan te pakken, en wat kan Utrecht hiervan leren?
11. Als Utrecht een verbod invoert, hoe wil het college de effecten monitoren en evalueren? Wordt er gekeken naar verkeersveiligheid, overlast en naleving?
12. Zijn er juridische risico's verbonden aan het opnemen van een fatbikeverbod in de APV, bijvoorbeeld in verband met landelijke regelgeving of bezwaarprocedures?

### Gesteld door:

- Job van den Broek, CDA
- Ruben Snijder, Student&Starter
- Joost Vasters, D66
- Victor Paalman, Horizon
- Sander Denneman – Charlotte Passier, Volt
- Lenno van Straalen – Kirsten Ablas, ChristenUnie
- Kerstin Steinhart – Cees Bos, Stadsbelang Utrecht
- Marijn de Pagter, VVD