

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2023, NUMMER 203

Datum	11 december 2023
Van	College B&W
Behandeld door	Marie Louise van Maarseveen
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	marielouise.van.maarseveen@utrecht.nl
Kenmerk	11859165
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2023 nummer 203 van Charlotte Passier (Volt), Mohamed Talhaoui (PvdA), Hessel Stellinga (CDA), Annemarijn Oudejans (Student en Starter), Joost Vasters (D66), Kirsten Alblas (ChristenUnie) van 6 november 2023 over 'Groeierende populariteit fatbikes'. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Herkent het college het geschetste beeld van de toegenomen populariteit van fatbikes?

Antwoord 1

Wij zien al jaren een stijgende populariteit van elektrische fietsen, onder alle leeftijdsgroepen. De fatbike is een type elektrische fiets met herkenbare dikke banden en een laag zadel, waarvan wij er ook steeds meer zien in het straatbeeld. Dus wij herkennen het geschetste beeld. Er zijn helaas geen cijfers bekend in Utrecht (en Nederland) over de aantallen en de gebruikers van fatbikes.

Vraag 2

Hoe beoordeelt het college de effecten van fatbikes op verkeersveiligheid in de stad?

Antwoord 2

Fatbikes vallen onder dezelfde regelgeving als andere elektrische fietsen. Voor alle elektrische fietsen geldt dat zij trapondersteuning mogen bieden tot maximaal 25 km/u. De motor mag alleen werken als je meetrapt en een maximaal vermogen hebben van 250 Watt. Het maakt niet uit hoeveel je mee moet trappen, op veel fatbikes is minimale inspanning vereist. De elektrische fiets (en fatbike) gaat iets sneller dan een reguliere fiets, maar het verschil in snelheid om blijft beperkt mits de fiets niet is opgevoerd. Deze fietsen kunnen veilig op het fietspad.

Gebruikers van een opgevoerde elektrische fiets (waaronder de fatbike) zijn in overtreding en bovendien niet verzekerd bij een ongeluk. Opgevoerde fietsen zijn een risico voor de berijders zelf en voor de andere verkeersdeelnemers. Dit heeft een negatief effect op de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid. Vorige week hebben wij daarom samen met 42 andere gemeenten een [brief](#) naar de minister gestuurd om aandacht te vragen voor korte termijn maatregelen tegen opgevoerde elektrische fietsen.

Voor zover bekend is een (niet opgevoerde) fatbike niet onveiliger dan andere elektrische fietsen. Het probleem is alleen dat veel fatbikes online worden aangeboden met ondersteuning boven de 25 km/u, een gashendel en/of een te krachtige motor. Deze fatbikes zijn gemakkelijk te bestellen. De fatbike is een nieuw model elektrische fiets waarbij opvoeren (gashendel en/of vermogen verhogen) gemakkelijker is.

Het is op fatbikes lastiger meetrappen dan op andere elektrische fietsen. Dit komt onder andere door het lage zadel dat niet in hoogte is te verstellen. Gebruikers zijn hierdoor mogelijk sneller geneigd om de fiets te voorzien van een gashendel, dan op andere elektrische fietsen. Bovendien lijkt de fatbike populair onder tieners en jongeren, groepen die wellicht sneller geneigd zijn om de fiets op te voeren.

Vraag 3

Welke andere mogelijkheden ziet het college om het onveilig gebruik van fatbikes te ontmoedigen?

Antwoord 3

Het tegengaan van het opvoeren van elektrische fietsen kan door toezicht en handhaving. Als gemeente hebben we zelf geen bevoegdheden tot handhaving. Tot nu toe waren de handhavingsmogelijkheden nog beperkt, omdat het gaat om een nieuw vervoersmiddel. Politie Utrecht krijgt eind dit jaar de beschikking over een nieuwe rollerbank. De bestaande rollerbanken, die op opgevoerde brom- en snorfietsers controleren, zijn niet geschikt voor elektrische fietsen (en dus fatbikes). Met de nieuwe rollerbank kan de politie ook opgevoerde elektrische fietsen controleren. Het tegengaan van fatbikes die harder gaan dan 25 km per uur en/of een hoger vermogen hebben dan 250 Watt, kan ook door de Inspectie Leefomgeving en Transport. De Inspectie heeft in november 2022 27 (internet)aanbieders van fatbikes een waarschuwing gegeven en heeft voor de zomer 9 (internet) aanbieders een last onder dwangsom [opgelegd](#).

We zien dat meer maatregelen nodig zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om een verbod op de verkoop van opvoersetjes of voorlichting en communicatie over de regels en risico's. Dit ook de reden waarom wij de eerdergenoemde [brief](#) aan de minister hebben ondertekend.

Vraag 4

Voor brommers, scooters en snorfietsers geldt al een tijdje dat ze in grote delen van Utrecht niet meer op het fietspad mogen rijden. Fatbikes hoeven dit niet, maar gaan wel net zo snel als scooters. Hoe ziet het college dit?

Antwoord 4

We zien zeker nog verschillen tussen de snorfiets en de fatbike. De gemiddelde snelheden van snorfietsen op het fietspad zijn hoog (met gemiddeld 33 km/u maar iets lager dan bromfietsen en 70-80% rijdt harder dan de max. constructiesnelheid). De snorfietsen zijn vaak breed en zwaar ten opzichte van de andere voertuigen op het fietspad en snorfietsers komen relatief vaak terug in de ongevalscijfers. Dit leidt tot (een gevoel van) verkeersonveilige situaties. Daarom zijn snorfietsers in een deel van de stad naar de rijbaan verplaatst, in combinatie met een helmplicht voor betere bescherming. Elektrische fietsen nemen minder ruimte in en vragen lichamelijke inspanning (mits ze niet opgevoerd zijn). Snorfietsen hebben bovendien vaak nog een verbrandingsmotor, elektrische fietsen (en dus fatbikes) zijn een vorm van emissieloos vervoer.

Vraag 5

Utrecht voert op veel plekken een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur in. De komende tijd zullen daar nog meer wegen aan worden toegevoerd. Deelt het college de mening dat het een realistisch scenario is om dit moment aan te grijpen om fatbikes naar de rijbaan te verplaatsen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Op plekken waar wij 30 km/u invoeren, kiezen wij vaak voor een gemengd profiel (één rijbaan met fietsstroken). De lagere snelheid is één van de voorwaarden om fietsers en gemotoriseerd verkeer te kunnen mengen. Op sommige straten die een snelheid van 30 km/u krijgen, laten we de fietspaden liggen, zoals bijvoorbeeld de Amsterdamsestraatweg. Dit doen we omdat onder andere de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer te hoog zijn en menging met langzamere verkeersdeelnemers daardoor niet veilig is. Op deze plekken is het fietspad de veiligste plek voor de elektrische fiets (en de fatbike), waarbij zij zich wel als fietser moeten gedragen. Het verplaatsen van bepaalde grote (of snelle) elektrische fietsen naar de rijbaan is wat ons betreft een realistisch scenario, wanneer de snelheid 30 km/u is. Het uitgangspunt van het ministerie van IenW is tot nu toe echter dat alle type 'Lichte Elektrische Voertuigen' (LEV's) altijd op het fietspad moeten. Samen met de andere G4-gemeenten vragen wij al langer bij het ministerie van IenW om maatwerk in de plek op de weg van bepaalde LEV's. Wij onderzoeken nu samen met het ministerie hoe dit maatwerk in de plek op de weg van LEV's eruit zou kunnen zien.

Vraag 6

Welke mogelijkheden biedt het nieuwe nationale kader Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) om handhaving van opgevoerde e-bikes te intensiveren?

Antwoord 6

Het LEV-kader biedt helderheid naar consumenten, fabrikanten en wegbeheerders over de wijze van toelating, de technische eisen en het veilig gebruik van LEV's zoals de maximale afmetingen, massa en eisen aan de gebruikers (minimumleeftijd, verzekering en rijbewijs)¹. De toegestane maximale constructiesnelheid van alle LEV's is 25 km/u en er geldt geen helmplicht.

In het nieuwe aanstaande nationale kader Licht Elektrische Voertuigen vallen alle traditionele elektrische fietsen én fatbikes in dezelfde categorie, waarbij geen kenteken of rijbewijs vereist is. Het ontbreken van het kenteken beperkt de handhavingsmogelijkheden. De overtreders moeten immers staande gehouden worden. De toegestane maximumsnelheid en het maximale vermogen veranderen niet. Handhaving is geen onderdeel van het kader. Het LEV-kader biedt daarom geen extra mogelijkheden om de handhaving te intensiveren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

¹ [Kader Lichte Elektrische Voertuigen | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)



Schriftelijke vragen Groeiende populariteit fatbikes

6 november 2023

Vragen:

De fietspaden in Utrecht worden steeds drukker én worden bevolkt door een steeds diverser aanbod aan fietsgebruikers. Op de fietspaden fietst een mix van mensen op 'normale' fietsen, kinderen, e-bikes, speed pedelecs, elektrische bakfietsen en in toenemende mate fatbikes. Volgens de ANWB hangt de snelle groei samen met de invoering van de helmplicht voor snorfietsen. Op een fatbike hoeft je in tegenstelling tot snor- en bromfietsen namelijk geen helm te dragen².

Behalve de ontbrekende helmplicht, is een ander voordeel van de fatbikes dat ze makkelijk zijn op te voeren. Normaal gaan fatbikes zo'n 25 kilometer per uur, maar met een opgevoerde fatbike kunnen ook snelheden van 45 kilometer per uur worden gehaald. In de manier waarop deze voertuigen nu worden gebruikt is de fatbike duidelijk een alternatief voor. Waarbij, in tegenstelling tot een brommer, een rijbewijs, kenteken, helm en WA-verzekering niet verplicht zijn.

De fracties Volt, PvdA, CDA, Student en Starter, D66 en ChristenUnie hebben de volgende vragen:

1. Herkent het college het geschetste beeld van de toegenomen populariteit van fatbikes?
2. Hoe beoordeelt het college de effecten van fatbikes op verkeersveiligheid in de stad?

In het Parool is te lezen dat Utrecht samen met Amsterdam, Rotterdam en Den Haag bij demissionair minister Mark Harbers (Infrastructuur en Waterstaat) de vraag heeft gesteld of het mogelijk is dat elektrische voertuigen een andere plek op de weg krijgen³.

3. Welke andere mogelijkheden ziet het college om het onveilig gebruik van fatbikes te ontmoedigen?
4. Voor brommers, scooters en snorfietsers geldt al een tijdje dat ze in grote delen van Utrecht niet meer op het fietspad mogen rijden. Fatbikes hoeven dit niet, maar gaan wel net zo snel als scooters. Hoe ziet het college dit?
5. Utrecht voert op veel plekken een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur in. De komende tijd zullen daar nog meer wegen aan worden toegevoerd. Deelt het college de mening dat het een realistisch scenario is om dit moment aan te grijpen om fatbikes naar de rijbaan te verplaatsen? Zo nee, waarom niet?

² [ANWB stopt fatbike-verzekering: 'Kans op diefstal in Amsterdam 90 procent' \(nos.nl\)](https://nos.nl/nieuws/story/2023-11-06-anwb-stopt-fatbike-verzekering-kans-op-diefstal-in-amsterdam-90-procent)

³ [Amsterdam bindt strijd aan met fatbikes: kentekenplicht, meer controles en minimumleeftijd \(parool.nl\)](https://parool.nl/2023/11/06/amsterdam-bindt-strijd-aan-met-fatbikes-kentekenplicht-meer-controles-en-minimumleeftijd/)

6. Welke mogelijkheden biedt het nieuwe nationale kader Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) om handhaving van opgevoerde e-bikes te intensiveren?

Gesteld door:

- Charlotte Passier, Volt
- Mohamed Talhaoui, PvdA
- Hessel Stellinga, CDA
- Annemarijn Oudejans, Student en Starter
- Joost Vasters, D66
- Kirsten Alblas, ChristenUnie