

Regioraad Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM**T** 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nlKvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Datum	2 april 2024	Onderwerp	Regioraadsbrief - aanpak fatbike-problematiek en aanvullende standpunten
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2024/18725/RVI		
Inlichtingen	Bestuurszaken@vervoerregio.nl	Bijlagen	

Geachte leden van de regioraad,

Als dagelijks bestuur maken wij ons serieuze zorgen over de verkeersveiligheid rondom de fatbike. De opkomst van opgevoerde e-bikes en in het bijzonder de fatbikes past niet bij ons doel om vóór 2030 een trendbreuk in het aantal verkeersdoden en zwaargewonden te bereiken en onze lange termijn ambitie richting 'nul ernstige verkeersslachtoffers in 2050'. Daarom hebben wij op 28 september 2023 besloten in beeld te laten brengen welke soorten maatregelen we kunnen nemen vanuit de invalshoeken van communicatie, handhaving, en lobby richting wetgeving. Dit sluit aan bij de wens van de portefeuillehouders Verkeer om sterker regionaal samen te werken en naar buiten te treden op thema's binnen de verkeersveiligheid (besproken tijdens het PHO van 5 oktober 2023). Met deze brief informeren wij u over de problematiek, de beslissingen die het DB op 8 februari 2024 genomen heeft en de acties die hier uit volgen.

Positie van de Vervoerregio

Als Vervoerregio voelen wij ons geroepen extra acties te ondernemen. Deze vallen onder de *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030* waarin we doelen stellen om de risico's in het verkeer te verkleinen. De aanpak richt zich op integrale maatregelen waaronder naast weginrichting ook educatie, voorlichting en samenwerking met verkeershandhaving vallen. Een deel van de maatregelen kan de Vervoerregio zelf uitvoeren. Een wezenlijk deel van een structurele aanpak ligt echter buiten de bevoegdheden van de Vervoerregio. Op deze punten kan de Vervoerregio door bundeling van standpunten van onze 14 gemeenten wel een krachtige lobby positie innemen.

De problematiek

Een acuut probleem zijn opgevoerde e-bikes, en dan vooral de zogenaamde fatbikes. Hieronder geven wij een samenvatting van de problematiek.

Populariteit e-bikes en fatbikes enorm gestegen

- Totaal aantal nieuw verkochte fietsen in 2022 in Nederland: 855.000 stuks.
- Daarvan zijn 478.000 stuks nieuw verkochte e-bikes.
- Het aandeel e-bikes in de verkoopcijfers is gestegen van 19% in 2013 naar 57% in 2022.
- Concrete verkoopcijfers over de fatbike-markt ontbreken, maar dit type fiets is duidelijk razend populair. Verkopers spreken van een jaarlijkse verdubbeling tot verdrievoudiging van de verkoop. Met streefcijfers tot tienduizenden per jaar.

Bron: Onlinemagazine.tweewieler.nl editie maart 2023; RTLnieuws 25 maart 2023

Probleem: verkeersonveiligheid fatbikes op de openbare weg

- ***Typen die niet zijn toegestaan op de openbare weg.***
Een aanzienlijk deel van met name de fatbikes voldoen niet aan de regels voor het rijden op de openbare weg. Ze geven trapondersteuning boven de 25 km/u, hebben te veel vermogen, of hebben zelfs een gashendel waardoor de fietser helemaal niet hoeft te trappen. Deze fietsen zouden een bromfiets typegoedkeuring van het RDW moeten hebben, maar hebben dat bijna nooit. Bij een controle in Amsterdam dit najaar bleek dat van de 50 gecontroleerde fatbikes een derde een illegale gashendel had (Bright.nl, 2 november 2023).
- ***Jonge risicogroep.***
Er zijn steeds meer jongeren onder 16 jaar en zelfs onder 12 jaar met dit soort niet goedgekeurde fietsen. Kinderen en jonge tieners zijn nog niet toe aan het nemen van beslissingen in het verkeer met hogere snelheden. Zij rijden in feite rond op een bromfietsachtig voertuig op te jonge leeftijd, zonder helm, zonder verzekering en zonder rijbewijs. Bij een controle in Alkmaar in november zijn de meeste bekeuringen uitgedeeld aan jongeren onder de 18 jaar (NH-nieuws, 20 november 2023).
- ***Overlast en extra risicogedrag.***
De hoge rijsnelheid gaat regelmatig samen met ander gedrag dat niet is toegestaan, of geeft andere vormen van overlast:
 - Het vasthouden van en kijken op mobiele telefoons;
 - Het rakelings langs andere weggebruikers gaan;
 - Door voetgangersgebied rijden;
 - 'Gewone fietsers' die zich mee laten voorttrekken;
 - Ander vormen van sociale onveiligheid.
- ***Meer ongevallen, zwaarder letsel.***
Bovenstaande leidt tot acute toename van verkeersonveiligheid en een grote kans op ernstig letsel bij ongevallen. De fietsen zijn ook zwaarder, waardoor de impact op anderen groter is bij een botsing. Hoe vaak fatbikes, of algemeen e-bikes, feitelijk bij ongevallen betrokken zijn, kunnen we echter niet aangeven. Dit komt omdat politie en ambulancediensten het type fiets niet standaard registreren bij een ongeval. Verder kunnen we ook niet uit dergelijke cijfers concluderen dat het type fiets een rol heeft gespeeld bij (de ernst van) het ongeval. Artsen en letselschade-experts melden echter dat zij steeds vaker te maken krijgen met jongeren die gewond zijn geraakt bij een verkeersongeval op een elektrische fiets, dan wel fatbike (Letselfpro, 27 februari 2023).

Oorzaak: met betrekking tot de acute problematiek fatbikes op de openbare weg

- De verkoop en montage van opvoersets is op zichzelf toegestaan. Je mag hiermee rijden op privéterrein;

- Een elektrische fiets/fatbike met gashendel is 'gewoon te koop'. Zonder typegoedkeuring zijn ze toegestaan op privéterrein;
- Het is dus eenvoudig en laagdrempelig om deze typen fietsen te kopen en te bezitten;
- In de praktijk is het vanzelfsprekend voor mensen om deze fietsen wél te gebruiken op de openbare weg. Zij kopen ze niet voor privéterrein;
- Dit kan bewust gedrag zijn. De populariteit is groot onder jongeren en de pakkans is klein;
- Maar er is ook onvoldoende bekendheid met de regels bij de aanschaf van de fatbike, of opvoersets.
- Het eigen kunnen van de gebruiker wordt overschat;
- Perceptie van de snelheid die je fietst: op een gewone fiets mag je ook harder dan 25km/u.

Doel: eindbeeld met betrekking tot de acute problematiek fatbikes op de openbare weg

- Er rijden geen elektrische fietsen/fatbikes meer illegaal op de openbare weg. Alle fietsen die op straat rijden voldoen aan de bijpassende typegoedkeuring, of zijn een 'gewone' elektrische fiets.
- Dat betekent ook:
 - Niemand onder 16 jaar rijdt meer op een elektrische fiets/fatbike die harder kan dan 25 km/u.
 - Er rijden geen mensen meer zonder bromfiets AM-rijbewijs op een elektrische fiets/fatbike die harder kan dan 25 km/u.
 - Er rijden geen mensen meer zonder helm op een elektrische fiets/fatbike die harder kan dan 25 km/u.
- Als spin-off wordt er ook ander risicogedrag mee aangepakt.

Aanpak

Wat is er al gedaan

Naar aanleiding van ons besluit van 28 september 2023 zijn er op korte termijn (begin november) drie acties uitgevoerd:

- Er is een gezamenlijke brandbrief van 43 gemeenten verstuurd aan de minister met de oproep om per direct met een concreet pakket aan maatregelen te komen. Deze is mede ondertekend door Gerard Slegers namens alle 14 gemeenten van de Vervoerregio. Dit is uitgebreid in de media geweest;
- Er is een brief namens de Vervoerregio (Verkeer & Meer) verstuurd aan alle basisscholen en middelbare scholen in de regio met voorlichting aan leerlingen en ouders over regels en risico's. Deze actie is door de scholen zeer positief ontvangen;
- Wij hebben een bijdrage geleverd aan een artikel over de problematiek van fatbikes in de Telegraaf ([Zaterdag 18 november](#)).

Wat gaan we nog doen

De uitgevoerde acties waren quick wins. Op 8 februari 2024 hebben wij besloten tot de volgende aanvullende acties. De acties 1 t/m 3 gaan over de directe aanpak van fatbikes die niet aan de wettelijke regels voldoen. De acties 4 t/m 6 gaan er om dat we als regio breder positie bepalen op een manier die toekomstbestendig is.

1. *We blijven aandringen bij de minister op een concreet pakket aan maatregelen voor de problemen rond de fatbike, aansluitend op de recent verstuurde brandbrief.*

Met het versturen van de brandbrief alleen zijn we er niet. Zeker met de vorming van een nieuw kabinet en de komst van een nieuwe minister is het zaak dit onder de aandacht te houden. Zonder extra landelijke concrete maatregelen halen we onze doelen op verkeersveiligheid niet.

2. *We breiden de voorlichting over fatbike, e-bike en andere Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's) aan jongeren en ouders in onze regio uit.*

Een éénmalige voorlichtingsbrief naar scholen is niet voldoende om gedrag te veranderen. Het is belangrijk om deze doelgroep en hun ouders gericht en consequent te blijven benaderen. Hiervoor kunnen wij aanvullende, nieuwe interventies uitwerken en uitvoeren. Dit door allereerst de regels en risico's omtrent fatbikes via extra kanalen onder de aandacht te blijven brengen (bijvoorbeeld via social media, sportclubs). Daarnaast door het rijden op elektrische fietsen en andere LEV's gericht op te nemen in het reguliere educatie en campagne programma van het platform Verkeer & Meer.

3. *We stimuleren portefeuillehouders om de (nieuwe) lijnen naar de lokale driehoek te gebruiken om de aandacht voor de aanpak van fatbikes hoog te houden en resultaten lokaal samen met de politie te monitoren.*

De wethouder Verkeer vormt de bestuurlijke schakel naar de lokale driehoek om de problematiek en aanpak te (blijven) agenderen.

4. *We blijven bij de minister aandringen op uitbreiding van de bevoegdheden van BOA's – specifiek handhaving rond LEV's;*

De succesvolle pilot BOA Verkeershandhaving heeft er toe geleid dat de bevoegdheden van BOA's vanaf 2024 landelijk worden uitgebreid. Dit betekent dat ook BOA's in onze regio nu kunnen handhaven op fietsverlichting, door rood fietsen en mobiel vasthouden op de fiets. Het ministerie is bezig te onderzoeken of er nog meer verkeershandhavingstaken naar BOA's kunnen. We blijven aandacht vragen voor bevoegdheden die aansluiten bij de e-bikes en de opkomst van LEV's. Een voorbeeld is om BOA's bevoegd te maken voor het werken met de nieuwe rollerbanken voor e-bikes.

5. *We zetten in op een nieuwe lobby richting de minister voor preventieve en toekomstbestendige regelgeving op basis van onderliggende risico principes.*

De markt is flexibel en zal na de fatbike het volgende voertuig bedenken. Ook met het Light Electric Vehicle-kader en andere regelgeving kunnen er steeds weer nieuwe typen voertuigen op straat verschijnen. In het LEV-kader stelt het ministerie vanaf 2025 technische eisen, eisen aan gebruik, en plaats op de weg aan verschillende categorieën LEV's. Het is belangrijk om wet- en regelgeving niet in te blijven richten per type voertuig, maar direct in algemene zin op basis van de achterliggende risico's. Het gaat bij dit soort 'lichte tweewielers' ten eerste om de snelheid waarmee je rijdt en of je daarbij ondersteuning hebt in welke vorm dan ook (bovenop spierkracht). We gaan hier meer druk op zetten naar ministerie.

Bovendien willen we voorkomen dat het probleem van onveilig gedrag of het overtreden van regels steeds bij verkeershandhaving op straat komt te liggen. Het is nodig regelgeving en handhaving krachtiger aan de voorkant te borgen, voordat het voertuig op straat verschijnt. Een voorbeeld is de lobby voor een algemeen verbod op het opvoeren van voertuigen, de verkoop van opvoersets, en directe controle en aanpak van (internet)aanbieders op de verkoop van nieuwe typen voertuigen die niet zijn toegestaan op de openbare weg. We trekken hierin zoveel mogelijk samen op met andere coalitiepartners.

6. *We gaan het vrijwillig gebruik van de fietshelm voor kwetsbare doelgroepen stimuleren.*

Het dragen van een fietshelm staat in het rapport 'Kiezen of delen' van *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (R-2022-8) als een belangrijke effectieve maatregel om daadwerkelijk een forse daling in het aantal verkeersslachtoffers te bereiken vóór 2030. De Vervoerregio kan op korte termijn het stimuleren van vrijwillig gebruik op diverse manieren meenemen in de programmering van verkeerseducatie en -campagnes. In de uitwerking van de communicatiestrategie trekken we samen op met het ministerie.

Afsluitend

Met het uitvoeren van de hiervoor beschreven acties denken we een goede stap te maken in het oplossen van de problematiek rondom de fatbike/e-bike. Uiteraard blijven we u informeren over de voortgang hiervan. De resultaten van nieuw uitgevoerde maatregelen worden opgenomen en bestuurlijk teruggekoppeld in de jaarlijkse monitoring en evaluatie van onze *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030*.

Hoogachtend,

G. Slegers
Lid Dagelijks Bestuur

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.