

## Informatienota voor de Gemeenteraad

### Onderwerp: Informatienota fatbike regulering centrum Wijchen

**Collegedatum: 14 juli 2026**

#### Kernboodschap

Een fatbikeverbod voor het centrum is juridisch niet haalbaar. De huidige wetgeving maakt geen onderscheid tussen fatbikes en andere fietsen. Een fatbike is juridisch een gewone fiets.

Het kabinet is bezig met het uitwerken van plannen voor fatbikes, waaronder de mogelijkheid om gemeenten een wettelijke basis te geven voor fatbikevrije zones en een landelijke gedragscampagne.

Overlast in het centrum van Wijchen komt voort uit gedrag van fietsers (snelheid, roekeloos rijden), niet over het type fiets.

Het weren van alleen fatbikes lost het probleem niet op. Klachten en meldingen gaan over zowel fatbikes als over e-bikes en gewone fietsen.

De politie handhaaft niet op fietsgebruik in het centrum, dit laten zij aan de boa's over.

De boa's handhaven op het fietsverbod op de Markt en de Kromme Elleboog tijdens de weekmarkt, maar mogen niet handhaven tegen snelheidsovertredingen en tegen illegale fatbikes (opgevoerd of voorzien van gashendel). Ook spreken zij tijdens hun dagelijkse werkzaamheden fietsers aan op gedrag waar dat mogelijk is.

Als we willen dat de boa's structureel meer gaan handhaven op gedrag van fietsers in het centrum (binnen hun huidige bevoegdheden), dan moet hier capaciteit voor worden vrijgemaakt. Als verschuiving in prioriteiten niet mogelijk is, betekent dit dat extra middelen nodig zijn om meer boa's in te zetten.

Boa's kunnen ter ondersteuning van de landelijke gedragscampagne wel gerichte acties uitvoeren en daarbij fietsers aanspreken op hun gedrag

#### Eerdere besluiten

| Datum  | Korte omschrijving eerder genomen besluit (vermeld zo mogelijk het zaaknummer/documentnummer) |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| N.v.t. | N.v.t.                                                                                        |

#### Toelichting

In de openbare raadsvergadering van 29 januari 2026 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen over een mogelijk fatbikeverbod in het centrum van Wijchen. In deze motie wordt aandacht gevraagd voor de ervaren overlast en onveiligheid die samenhangen met fatbikes en het gebruik daarvan in het centrum. Daarbij is uitgesproken dat het centrum een veilige en prettige plek moet zijn voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Tegelijkertijd wordt onderkend dat een verbod op dit moment juridisch complex is en dat landelijke en lokale ontwikkelingen nog volop in beweging zijn.

De raad heeft het college verzocht om de juridische ontwikkelingen rond de regulering van fatbikes actief te volgen en de raad hierover te informeren. Ook is gevraagd om,

zodra er een juridische basis ontstaat, met een voorstel te komen voor een mogelijk (gedeeltelijk) verbod in het centrum.

In deze informatienota gaan wij in op de huidige stand van zaken. Daarbij schetsen wij ook de aard en omvang van de problematiek in het centrum. Er zijn signalen van overlast en onveilige situaties, maar het beeld is dat deze overlast en onveilige situaties niet alleen door fatbikes worden veroorzaakt, maar door gedrag van alle soorten fietsers. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging van mogelijke maatregelen.

## 1. Juridische (on)mogelijkheid van een fatbikeverbod

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) mag geen verkeersmaatregelen regelen die via hogere wetgeving al volledig is geregeld (Wegenverkeerswet).

De gemeente kan via de APV wel aanvullende regels stellen die gaan over de openbare orde, overlast, parkeren of ander gebruik van de openbare ruimte in relatie tot voertuigen, zolang dat niet neerkomt op een verkeersregel die uit het belang van verkeersveiligheid wordt gesteld.

Voor alles wat echt verkeerskundig is, zoals een geslotenverklaring voor bepaalde categorie voertuigen, moet de gemeente altijd een verkeersbesluit nemen op grond van de Wegenverkeerswet. Dat kan dus niet via de APV worden geregeld.

De wet maakt geen onderscheid tussen fatbikes en andere fietsen. Een fatbike voldoet aan de wettelijke definitie van een fiets in de Wegenverkeerswet: *Fiets: "voertuig dat wordt voortbewogen met behulp van pedalen of handgrepen, en niet sneller kan rijden dan 25 km per uur, al dan niet met trapondersteuning."*

Voor deze fietsen geldt dat zij goedgekeurd zijn voor de weg en dat zij het recht hebben om gebruik te maken van fietspaden en wegen.

Een fatbike met een hulpmotor die harder ondersteunt dan de maximaal toegestane snelheid van 25 km/u en fatbikes met een gashendel (die zonder te trappen sneller gaan dan 6 km/u) zijn illegaal. Daarop kan door de politie worden gehandhaafd.

Omdat de wet geen onderscheid maakt tussen fatbikes en elektrische fietsen, is het niet mogelijk om een verbod in te stellen voor uitsluitend fatbikes. Instellen van een dergelijk verbod is discriminerend.

Recent hebben de gemeenteraden van Enschede en Amsterdam in de APV een fatbikeverbod opgenomen. In het juridische advies, dat bij het raadsbesluit van de gemeente Amsterdam is gevoegd, is de juridische kanttekening geplaatst dat een verbod niet toegestaan is.

In het raadsvoorstel van de gemeente Enschede is de juridische kanttekening geplaatst dat het risico bestaat dat het verbod strijdig is met hogere regelgeving wat zal leiden tot onverbindendheid van het APV-verbod.

Een fatbikeverkoper heeft inmiddels een rechtszaak aangespannen tegen het fatbikeverbod van de gemeente Enschede.

## 2. De minister heeft in april de zogenoemde 'Aanpak fatbikes' gepresenteerd.

Er wordt ingezet op:

- Het instellen van een aparte voertuigcategorie voor fatbikes:
  - minimumleeftijd voor gebruikers van fatbikes;
  - handelingsinstrumenten voor gemeenten voor fatbikevrije zones.
- Een helmplicht voor gebruikers en passagiers van alle elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (LEVs) tot 18 jaar.
- Acties markttoezicht en handhaving.
- Regels voor verkoop van elektrische fietsen of onderdelen daarvan:
  - bestrijden ondeugdelijk aanbod elektrische fietsen;
  - opvoerverbod.

- Gedragsmaatregelen.  
(Bron: [Kamerbrief 24 april 2026 met kenmerk IENW/BSK-2026/70534](#)).

3. **Inhoudelijke wenselijkheid: probleem zit in gedrag**

In het centrum van Wijchen geldt een snelheidsbeperking van maximaal 15km/u. Wanneer fietsers zich hier aan houden, wordt overlast verminderd. Snelheidshandhaving is voorbehouden aan de politie. De politie handhaaft hier echter niet op in het centrum. De politie handhaaft alleen op excessen van fatbikes.

4. **Een fatbikeverbod lost het probleem niet op.**

Klachten en meldingen van zowel bezoekers als ondernemers in het centrum gaan over zowel fatbikes als over e-bikes en gewone fietsen. Als fatbikes verboden worden, dan is er nog steeds overlast van andere fietsers.

5. **Een algeheel fietsverbod in het hele centrum van Wijchen is niet wenselijk.**

Vanuit de mobiliteitstransitie wordt juist gestimuleerd dat bezoekers lopend of met de fiets naar het centrum van Wijchen komen. Het is daarom van belang dat het centrum per fiets bereikbaar blijft. Dit neemt niet weg dat op specifieke locaties en momenten beperkingen voor fietsverkeer wenselijk kunnen zijn. Op de Markt en in de Kromme Elleboog geldt tijdens de weekmarkt al een fietsverbod om de verkeersveiligheid en de doorstroming van voetgangers te waarborgen. Onderzocht kan worden of dit bestaande fietsverbod wordt uitgebreid naar andere dagen en/of tijdstippen waarop sprake is van vergelijkbare drukte of veiligheidsrisico's. Met een dergelijke gerichte maatregel wordt een balans gevonden tussen het behouden van de bereikbaarheid van het centrum per fiets en het verbeteren van de veiligheid en verblijfskwaliteit op locaties waar veel voetgangers aanwezig zijn. Een algeheel fietsverbod voor het gehele centrum is daarvoor niet noodzakelijk.

6. **De boa's mogen niet handhaven tegen snelheidsovertredingen en tegen illegale fatbikes (opgevoerd of voorzien van gashendel).**

Dit komt doordat hun bevoegdheden wettelijk zijn beperkt. Voor snelheidsovertredingen geldt dat handhaving in beginsel is voorbehouden aan de politie en het Openbaar Ministerie. Boa's hebben hiervoor geen algemene bevoegdheid.

Voor illegale fatbikes geldt dat deze juridisch vaak als bromfiets worden aangemerkt (bijvoorbeeld bij een gashendel of te hoge snelheid). De handhaving daarvan vraagt specifieke verkeers- en technische controlebevoegdheden die boa's in het gemeentelijk domein (domein I: openbare ruimte) niet of slechts zeer beperkt hebben. De burgemeester kan deze bevoegdheden niet zelf uitbreiden of toekennen. De bevoegdheid van boa's wordt landelijk bepaald door de minister van Justitie en Veiligheid via aanwijzing en regelgeving.

7. **Fatbike leveranciers spelen al in op de recente verboden van de gemeente Enschede en Amsterdam.**

Er worden "skinny bikes" geproduceerd met een smallere banddikte dan waarvoor de verboden gelden. Daarmee omzeilen deze leveranciers het verbod. Daarnaast heeft een grote fatbikeleverancier al aangegeven om opgelegde boetes aan te zullen vechten en loopt er inmiddels een rechtszaak tegen de gemeente Enschede.

8. **Wat wél kan: aansluiten bij landelijke campagne**

Een maatregel die wél mogelijk is, is aansluiten bij de landelijke campagne van het Rijk om het gedrag van bestuurders van fatbikes en andere elektrische fietsen te verbeteren.

De Rijksoverheid zet nadrukkelijk in op gedragsbeïnvloeding naast handhaving en

regelgeving. Zo is in juni 2026 een landelijke campagne gestart gericht op het terugdringen van gevaarlijk rijgedrag. Deze campagne richt zich vooral op jongeren en hun ouders, omdat uit onderzoek blijkt dat jongeren de verkeersregels vaak kennen, maar zich daar in de praktijk niet altijd aan houden.

De campagne benadrukt onder meer:

- het naleven van verkeersregels (zoals snelheid en veilig rijgedrag);
- het voorkomen van risicovol gedrag, zoals met meerdere personen op één fiets rijden of anderen hinderen;
- de verantwoordelijkheid van ouders om hun kinderen aan te spreken op gedrag en de technische staat van de fiets te controleren.

Aansluiten bij deze landelijke campagne is effectief en efficiënt. De boodschap en middelen zijn al ontwikkeld en sluiten aan bij landelijk beleid. Dit vergroot de herkenbaarheid en impact, zonder dat direct extra handhavingscapaciteit nodig is. Tegelijk draagt dit bij aan gedragsverandering en daarmee aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum.

Vanuit de gemeentelijke communicatie sluiten we aan bij de landelijke campagne door aandacht te besteden aan de risico's van te hard rijden en ander onveilig gedrag. Door jongeren bewust te maken van de mogelijke gevolgen voor zichzelf en anderen, kan veilig verkeersgedrag worden gestimuleerd. Social media zijn hiervoor het meest geschikte middel om jongeren te bereiken.

Ouders informeren we via de digitale inwonersnieuwsbrief, nieuwsberichten op de gemeentelijke website en de gemeentepagina in de lokale krant.

Ter ondersteuning van de landelijke gedragscampagne kunnen boa's jaarlijks één of twee gerichte acties uitvoeren. Tijdens deze acties spreken zij fietsers aan op hun gedrag, naast de aandacht die hieraan wordt besteed tijdens de reguliere werkzaamheden.

Deze acties kunnen binnen de huidige capaciteit worden uitgevoerd. Indien uw raad van mening is dat er vaker acties moeten komen vanuit de boa's, dan dienen daar middelen voor beschikbaar te worden gesteld.

Daarnaast onderzoeken we of we samen met scholen aanvullende activiteiten of voorlichtingsacties kunnen organiseren.

### **Gevolgen**

- Door geen fatbikeverbod op te nemen voorkomen we risico op vernietiging van het APV artikel en voorkomen we de bijbehorende (bezwaar)procedures met het restitueren van opgelegde boetes.
- De bereikbaarheid van het centrum voor fietsers blijft goed door geen algeheel fietsverbod voor het hele centrum in te stellen, maar door te onderzoeken of het tijdens de weekmarkt ingestelde fietsverbod op de Markt en in de Kromme Elleboog. Kan worden uitgebreid naar andere dagen en/of tijdstippen waarop sprake is van vergelijkbare drukte of veiligheidsrisico's.
- Het uitvoeren van één of twee gerichte acties per jaar door de boa's brengt geen kosten of veranderingen met zich mee. Als er wensen zijn omtrent inzet van boa's of een campagne: dan heeft dat wel gevolgen in geld, tijd en capaciteit.
- Aansluiten bij de landelijke campagne zorgt voor bewustwording bij bestuurders en ouders. We moeten onderzoeken welke kosten dit met zich meebrengt. Dit is afhankelijk van welke aanvullende activiteiten we gaan doen.

### **Communicatie**

Er zal naar buiten worden gecommuniceerd dat het probleem niet de fatbike is, maar het gedrag en dat dit gedrag bij alle soorten fietsen voorkomt.

We dragen dezelfde boodschap uit als de landelijke campagne en gaan aandacht hiervoor vragen via onze gebruikelijke gemeentelijke kanalen.

### **Uitvoering of Vervolgstappen**

We monitoren de juridische ontwikkelingen bij landelijke regelgeving op het gebied van fatbikes.

Ook monitoren we of de APV verboden van Amsterdam en Enschede stand houden in rechtszaken.

### **Geheimhouding:**

Niet van toepassing.