

37 Over de fatbike en on de Tweede Kamer

Er is al een brede waaier aan suggesties gedaan voor regulering van het gebruik van de fatbike.

De fatbike mag al enige tijd genieten van politieke belangstelling. Al diverse keren is in de Tweede Kamer of tijdens commissievergaderingen gesproken over de fatbike als probleemvoertuig. Deze aandacht is ingegeven door verschillende overwegingen. Fatbikes blijken gemakkelijker op te voeren, waardoor zij harder kunnen rijden dan de voor elektrische fietsen toegestane maximumsnelheid van 25 km p/u. Ook kunnen zij worden voorzien van een gashendel, waardoor met het voertuig kan worden gereden zonder dat de gebruiker hoeft te trappen. Door die hogere snelheid of de gashendel is de betrokken fatbike verkeersrechtelijk een bromfiets, waarvoor een helmplicht en een minimumleeftijd van 16 jaar gelden. Door de hogere snelheid, in combinatie met het gewicht en de jeugdigheid van de gemiddelde gebruiker van een fatbike, zijn deze voertuigen een bijzondere bron van gevaren in het wegverkeer. Medici werkzaam in ziekenhuizen op de SEH maken melding van ernstige (hersen)letsels bij jeugdige gebruikers van fatbikes die betrokken zijn bij een verkeersongeval. Na het veroorzaken van een ongeval met een opgevoerde fatbike kan de vergoeding van toegebrachte schade problemen geven. Het 'WAPpertje' dekt deze vorm van schade niet, met als gevolg dat de jeugdige gebruiker en/of zijn/haar ouders aansprakelijk zijn voor de schade. Zeker als er sprake is van ernstige letsels gaat de vergoeding van die schade al gauw de gemiddelde draagkracht te boven, waardoor veroorzaker en slachtoffer van het verkeersongeval met financiële brokken worden geconfronteerd. Het gebruik van de fatbike en met name de mogelijkheid tot opvoeren daarvan moeten volgens menig politicus dus aan dikke banden worden gelegd.

In verschillende Kamermoties is een brede waaier aan suggesties gedaan voor regulering van het gebruik van de fatbike. Die lopen uiteen van een afzonderlijke kentekenplicht voor fatbikes en wellicht alle elektrische fietsen, een typegoedkeuring voor elektrische fietsen, een opvoerverbod, de introductie van de fatbike als een afzonderlijke voertuigcategorie, met daaraan gerelateerd een minimumleeftijd voor de gebruiker en een helmplicht. Om te bezien of een en ander juridisch mogelijk is en uit een oogpunt van verkeersveiligheid zinvol, heeft het Ministerie van I&M enkele onderzoeken laten uitvoeren. In een onderzoek door architecten- en ingenieursbureau Sweco is gekeken naar de mogelijkheid om voor het gebruik van een fatbike een minimumleeftijd, bijv. 16 jaar, in te voeren. In het rapport 'Effecten minimumleeftijd fatbikes en andere elektrische fietsen' (Bijlage bij K II, 29398, nr. 1101) wordt als eerste geconcludeerd dat de fatbike zich juridisch niet met voldoende hardheid laat onderscheiden van andere soorten elektrische fietsen. Een wettelijke omschrijving op basis van kenmerken die nu in het maatschappelijk verkeer bepalend zijn voor de fatbike, de dikke banden en de duozit, is boterzacht, omdat die door fabrikanten eenvoudig kan worden omzeild door het voertuig te voorzien van dunnere banden en twee afzonderlijke zadels. De invoering van een minimumleeftijd zou dus alleen aan het gebruik van een elektrische fiets kunnen worden gekoppeld. Vervolgens is geïnventariseerd wat de gevolgen van een algemene minimumleeftijd voor elektrische fietsen zouden zijn. Met name jongeren in een niet-stedelijke omgeving die voor schoolgang afhankelijk zijn van de fiets zouden door de minimumleeftijd worden getroffen, terwijl een minimumleeftijd ten aanzien van verkeersveiligheid geen winst oplevert. Een rechtvaardiging voor een algemene minimumleeftijd voor de elektrische fiets is er dus niet. Dringende redenen om tot een regeling van een minimumleeftijd te komen, kunnen niet worden aangewezen.

uitvoerbare wensen van

Door Adviesbureau DTV is opnieuw gekeken naar de mogelijkheid om de fatbike juridisch te rubriceren als een zelfstandige voertuigcategorie. In het rapport 'Fatbikes als een aparte voertuigcategorie' (Bijlage bij K II, 29398, nr. 1155) komen de onderzoekers tot de conclusie die ook al in het rapport van Sweco stond: de fatbike laat zich als voertuigcategorie onvoldoende onderscheiden van andere elektrische fietsen. Een opsomming in regelgeving van kenmerken van een fatbike is volgens de onderzoekers een heilloze weg, omdat die opsomming in de praktijk eenvoudig kan worden ontdoken door net iets van die kenmerken afwijkende voertuigen aan te bieden. Een minimumleeftijd en helmplicht alleen voor gebruikers van fatbikes zijn juridisch niet haalbaar. Voor de vraag 'hoe nu verder' is het volgens de onderzoekers van DTV zinvol om terug te keren naar de basis: welk probleem ten aanzien van de fatbike moet nu eigenlijk worden opgelost? Betreft dat problemen die samenhangen met kenmerken van het voertuig, met de wijze van gebruik of problemen veroorzaakt door de personen door wie het voertuig wordt gebruikt?

Ondanks de duidelijke en overtuigende conclusies van de rapporten van Sweco en DTV zijn er Kamerleden die blijven zoeken naar een heilige graal om de fatbike aan te merken als een aparte voertuigcategorie. Zo wordt in een motie van Olger van Dijk en Veltman vastgehouden aan een helmplicht en minimumleeftijd voor fatbikes, waarbij dan het gewicht van het voertuig in relatie tot het koppel een rol zou moeten spelen (K II, 29398, nr. 1162). Voor de niet-technieus: het koppel is de draaimomentkracht van de elektromotor; een hoog koppel maakt een krachtige acceleratie mogelijk. De gedachte van de Kamerleden stuit op drie bezwaren. In het rapport van DTV valt op de eerste plaats al te lezen dat ook andere e-bikes hoge koppelwaardes kennen. 'Koppel is dus geen uniek kenmerk voor fatbikes', aldus de onderzoekers van DTV. Het gevolg zou zijn dat ook andere typen elektrische fietsen door de regeling worden getroffen, typen waarbij de aan fatbikes gerelateerde problematiek niet speelt. Op de tweede plaats, als er dan toch gekozen zou worden voor een regeling op basis van koppel, dan kan die regeling door fabrikanten worden omzeild: 'Fabrikanten kunnen manieren vinden om motoren technisch te laten voldoen aan de regelgeving, terwijl deze in praktijk hogere prestaties leveren onder specifieke omstandigheden'. Het derde bezwaar betreft de handhaafbaarheid. De vaststelling van het koppel, al dan niet gerelateerd aan het gewicht van de fatbike, is geen aangelegenheid die de politie bij een eenvoudige controle op straat kan doen.

Zoals in het rapport van DTV al is aangegeven, is het in relatie tot fatbikes zinvol om het op te lossen probleem centraal te stellen. Dat probleem is toch tweeledig: fatbikes zijn eenvoudig op te voeren, waardoor met hogere snelheden kan worden gereden dan uit een oogpunt van verkeersveiligheid verantwoord is. Ter kering van dit probleem hebben Kamerleden voorgesteld het opvoeren van elektrische fietsen te verbieden (zie de moties K II, 29398, nrs. 1007 en 1163). Klinkt interessant, maar zo'n expliciet verbod is overbodig. Het is namelijk in de kern al verboden elektrische fietsen op te voeren. Door het verhogen van de snelheid verandert de elektrische fiets in een bromfiets, of bij excessief opvoeren boven de 45 km p/u zelfs in een motor, waarvoor minimumleeftijden en een helmplicht gelden. Als wordt vastgesteld dat een fatbike is opgevoerd, kan de gebruiker dus al worden beboet op basis van bestaande regelgeving. Een zelfstandig opvoerverbod voegt daar weinig tot niets aan toe.

Nu de rapporten van Sweco en DTV uitwijzen dat de in diverse Kamermoties uitgesproken wensen onhaalbaar zijn, ziet de Minister van I&M terecht af van het opstellen van specifieke regels voor fatbikes (Brief van de Minister van I&M van 5 februari 2025, K II 29398, nr. 1157). Wel moet volgens de Minister steviger worden opgetreden tegen het opvoeren van elektrische fietsen. Ook moet toezicht aan de 'voorkant' voorkomen dat ondeugdelijke fatbikes worden geïmporteerd en op de markt worden gebracht. Een minimumleeftijd en helmplicht voor gebruikers van elektrische fietsen zijn voor de Minister dus niet aan de orde. Ten aanzien van de leeftijdsgrens is dat begrijpelijk. Maar een helmplicht is toch van een andere orde. Door Van Wassenaar (zie VR 2024/126, p. 360-361) is op goede gronden betoogd dat zeker voor gebruikers van elektrische fietsen een algemene helmplicht zeer wenselijk is. De afwijzing van zo'n helmplicht is niet overtuigend.

Fijnslijper

Koppel is geen uniek kenmerk voor fatbikes.
