

Fatbikeverbod is verkapte discriminatie

Vrij Nederland

29 mei 2026 18:36

Copyright 2026 Vrij Nederland B.V., All Rights Reserved



VRIJ NEDERLAND

Auteur: Chard van den Berg

Editie: Vrij Nederland

Lengte: 1794 woorden

Body

‘Dan krijgt de klant maar koude pizza’, zegt Aeham Naijar op zijn Uber Eats-fatbike.

Rond zijn fiets wolkt er wat stof op. Hij heeft zojuist hard in de remmen geknepen, vlak voor de ingang van het Vondelpark in Amsterdam, waar een bord hem herinnert aan wat hij vergeten was: fatbikes verboden. Zijn Uber Eats-app pingt rusteloos en instrueert hem de kortste route te nemen, door het park.

‘Bij Uber weten ze nog niet van het beleid. Kankerdom, dit.’

In naam van verkeersveiligheid zijn fatbikes, anders dan ‘gewone’ e-bikes, sinds 11 mei verboden in het park. Volgens onder meer BIJ1, ambtenaren en verkeersexperts is de maatregel discriminerend en bovendien gebaseerd op twijfelachtige aannames en net zo twijfelachtige cijfers. Er is geen overtuigend bewijs dat fatbikes gevaarlijker zijn.

Toch rukt het uitzonderingsbeleid tegen de fatbike verder op. Als het aan Melanie van Horst (D66) ligt, verkeerswethouder bij de Gemeente Amsterdam, worden meer drukke gebieden in de stad aangemerkt als anti-fatbikezone. In de binnenstad van Enschede zijn de e-bikes ook al niet welkom. 29 andere steden kijken naar vergelijkbare restricties.

Geen grond

Juridisch bestaat er geen grond voor een onderscheid tussen fatbikes en andere e-bikes, zoals Cowboys, VanMoofs en Urban Arrows. Een fatbike is gewoon een e-bike, alleen met dikkere banden en een 'stoerder' uiterlijk.

Toch maakt Amsterdam dat onderscheid nu wel. Volgens de woordvoering gebeurt dat op basis van banddikte: vanaf zeven centimeter geldt een elektrische fiets als fatbike. De gemeente erkent dat dit geen ideale maatregel is en onderzoekt of het verbod juridisch überhaupt standhoudt. Binnenkort volgt daarover uitsluitel. Tot die tijd noemt ze het een 'noodgreep tegen het hoge aantal ongelukken met fatbikes'.

Ook verkeersminister Vincent Karremans (VVD) pleitte bij *RTL Tonight* voor een aparte behandeling van fatbikes. Hij wees daarbij eveneens op het volgens hem buitensporig hoge aantal ongelukken met jonge fatbikebestuurders.

'Bij hinderlijk gedrag moet je dat gedrag aanpakken. Geen voertuigen verbieden'

Deze onderbouwingen zijn niet in lijn met de signalen uit de spoedeisende hulp. Cijfers die aantonen dat jonge fatbikebestuurders vaker betrokken zijn bij ongelukken (of meer ernstige ongevallen veroorzaken) zijn er niet, zegt Marcel Aries, onderzoeker aan de Universiteit van Maastricht en initiatiefnemer van Artsen voor Veilig Fietsen.

'Een e-bike is per definitie risicovol, zeker zonder leeftijdsrestricties', vertelt hij. 'Maar de huidige letselcijfers laten geen verschil zien tussen e-bikes en fatbikes onder jongeren.' Artsen voor Veilig Fietsen heeft politici daar het afgelopen jaar attent op gemaakt, vertelt Aries. 'Het is vreemd dat ze toch kiezen dit onderscheid te maken. Het zal ermee te maken hebben dat er meer maatschappelijk draagvlak bestaat voor specifieke maatregelen tegen fatbikes.'

Klachten

Er zijn veel klachten over fatbikes – en die zijn niet uit de lucht gegrepen. Marc Derksen uit Apeldoorn werd begin mei bespuugd door jongeren op fatbikes. 'Tuig', zegt hij. 'Ik heb nog nooit zoiets meegemaakt. Ze voelen zich heel wat op zo'n fiets. Geen wonder dat de fatbike zo'n slechte reputatie heeft.'

Fatbikes worden relatief vaak opgevoerd, bestuurders rijden soms roekeloos of negeren verkeersregels. In het Westerpark in Amsterdam kwamen meldingen binnen van aanrandingen door jongens op fatbikes. In Delfzijl werden abri's vernield.

Maar hoe ernstig die klachten ook zijn, ze gaan uiteindelijk over gedrag van de bestuurder, zegt Marco te Brömmelstroet, hoogleraar stedelijke inrichting aan de Universiteit van Amsterdam. 'Bij hinderlijk gedrag moet je dat gedrag aanpakken en de handhaving aanscherpen. Geen voertuigen verbieden.'

'Je kunt niet zomaar groepen uit de publieke ruimte weren. Dat is discriminerend'

Volgens Te Brömmelstroet wordt verkeersveiligheid nu gebruikt om sociale uitsluiting te rechtvaardigen. 'Formuleer je het net iets anders, dan zie je de uitsluitingslogica. Niemand kan zich borden voorstellen met: verboden voor Marokkaanse hangjeugd, omdat sommigen hen eerder van overlast verdenken. Je kunt niet zomaar groepen uit de publieke ruimte weren. Dat is discriminerend.'

Ook is er een verband tussen de manier waarop de overlast wordt ervaren en het stigma dat aan de fatbike kleeft. In sommige media wordt het voertuig consistent gekoppeld aan straatjeugd, criminaliteit binnen etnische groepen en racistische vooroordelen.

Zo kopte *Nieuws van de Dag* bij een item gewijd aan spanningen onder etnische minderheidsgroepen: '*SYRIËRS veroorzaken overlast: MAROKKANEN op FATBIKES.*'

Het mediabeeld vraagt om nuancering, legt fietsonderzoeker Meredith Glaser van de Universiteit van Amsterdam uit. Niet alleen is het een vooroordeel dat fatbikegebruikers zich als groep met criminaliteit zouden inlaten. Ook het stereotype dat fatbikes uitsluitend door etnische minderheden worden gebruikt, is overtrokken. Uit haar nog te verschijnen onderzoek blijkt dat ongeveer de helft van de gebruikers van kleur is en een derde minderjarig.

Ten overstaan van andere e-bikes wordt de fatbike relatief vaak door etnische minderheden gebruikt, zegt Glaser, maar niet in de mate die het stereotype van de 'allochtonen-bike' suggereert. 'Er is een andere, sterkere overeenkomst tussen de bestuurders: zij komen vaak uit de periferie, de minder welgestelde buitenwijken van een stad.'

Wie is de baas?

Nellie haalt een bekertje koffie bij het kraampje aan de ingang van het Vondelpark en zet haar Ouxi V8 op slot. 'Het is even wennen, zo'n verbod', zegt ze. 'Waarom mogen gewone e-bikes wel het park in en fatbikes niet?'

Ze werkt als schoonmaakster en woont in Venserpolder, Amsterdam-Zuidoost. Haar klanten zitten verspreid over de hele stad. Het ene moment moet ze naar Oud-Zuid, dan wacht een adres in Nieuw-West. 'Zo'n fatbike is handig. Ik kom overal lekker snel.'

Voor mensen met een lager inkomen die ver buiten het centrum wonen, biedt de fatbike soelaas. Steden dijen uit, de afstand van het ene uiterste van Amsterdam naar het andere bedraagt al snel meer dan vijftien kilometer. Tegelijkertijd is de fatbike relatief goedkoop. Op bazaars worden modellen soms voor zo'n 500 euro verkocht, terwijl een gemiddelde e-bike het drievoudige kost.

'Van oudsher zijn minderbedeelden beperkt vertegenwoordigd in verkeerscommissies en adviesraden'

De afgelopen jaren voltrok zich stilletjes een heuse emancipatie dankzij de opkomst van de fatbike, zegt Glaser: 'Mensen die weinig mobiel waren, werden het dankzij de fatbike wel.'

Wanneer er meer fatbikevrije zones komen, wordt deze mobiliteit tenietgedaan. De discussie over meer fatbikeverboden is geen simpele kwestie van voor of tegen, zegt Glaser. 'Het is een fundamentele belangenafweging.'

'Het liefst wil je dat er zoveel mogelijk gefietst wordt', zegt Boterman. 'Maar in een stad die steeds groter wordt, is het niet altijd reëel om te zeggen: pak maar de gewone fiets. De e-bike is onderdeel van de 21ste-eeuwse stads cultuur.'

De tram of bus biedt voor Nellie geen volwaardig alternatief. Vertragingen, verstoppingen, prijsstijgingen van het openbaar vervoer. Vanaf de halte moet ze soms nog een eind lopen. 'Ik hoef niet afhankelijk te zijn van een tram die misschien nog net blijft wachten, of juist voor mijn neus wegrijdt. Ik ben onafhankelijk door de fatbike.'

Snorscooter

Van oudsher zijn minderbedeelden beperkt vertegenwoordigd in verkeerscommissies en adviesraden, zegt Marco te Brömmelstroet. 'In de verkeerswereld lopen vooral oudere, witte mannen met een ingenieursachtergrond rond', zegt hij. 'Zij moeten de belangenafweging maken voor heel verschillende groepen met heel andere behoeften.'

Dat verklaart waarom sommige vervoermiddelen sneller als beleidsmatig probleem worden aangemerkt dan andere. De snorscooter dient als voorbeeld; vanaf 2019 nam de animo voor het voertuig af, toen hij goeddeels verboden werd op fietspaden. Ook kwam er een helmplicht. Daar waren goede redenen voor: hij was te breed, te snel, te luid en gold (vanwege zijn hoge koolmonoxide-uitstoot) als bron van vervuiling.

Maar voor veel gebruikers was de snorscooter óók een betaalbare manier om mobiel te zijn. 'Objectief bekeken waren er zeker problemen met de snorscooter', zegt Boterman. 'Maar zulke kanttekeningen worden sterker geproblematiseerd wanneer gebruikers nauwelijks vertegenwoordigd zijn op de plekken waar over beleid wordt beslist.'

Volgens Boterman behoren bestuurders van fatbikes en snorscooters grotendeels tot dezelfde groep. In zekere zin is de fatbike, met elektrische ondersteuning, het klimaatvriendelijkere (en beslist stillere) antwoord op de snorscooter. Toch worden de bezwaren ertegen opnieuw vertaald in beperkend beleid. Boterman: 'Dat laat zien hoeveel invloed de midden- en hogere klassen hebben op het verkeerssysteem.'

Hoe dan wel?

De behoefte aan betaalbare, snelle mobiliteit verdwijnt niet met een verbod. Wie de fatbike uit bepaalde delen van de stad weert, lost het onderliggende vraagstuk niet op, maar verplaatst het. 'Je moet de fatbike niet alleen willen reguleren, maar ook faciliteren', zegt Glaser. 'Kijk hoe het wél kan.'

Dat begint met strenger toezicht op opgevoerde fietsen en gevaarlijk rijgedrag. 'Maar ook een helmplicht, een rijbewijs en een kenteken kunnen de verkeersveiligheid verbeteren', zegt

Aries. ‘De elektrische fiets is relatief licht gereguleerd ondanks het potentieel om hoge snelheden te bereiken.’

‘Ik doe niks kwaad, ik ben de langzaamste fatbikebestuurder van Nederland’

Maar het vraagt eveneens om een eerlijker blik op de ruimte zelf. ‘Er is meer ruimte nodig om al die voertuigen te faciliteren’, zegt Willem Boterman. ‘Die ruimte zou ten koste van de auto moeten gaan.’

Amsterdam en Houten gaan later dit jaar experimenteren met een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur voor fietsers – een maatregel die alle bestuurders van e-bikes betreft. In het licht van deze algemene maatregelen valt de specifieke beknutting van de fatbike extra op.

Blijf vrij van geest. Lees onze nieuwsbrief. Ontvang de beste verhalen van Vrij Nederland twee keer per week in je mail. In elke nieuwsbrief ontvang je één artikel helemaal gratis.

[Ja, dit wil ik >](#)

Langzaam

Ondanks het verbod in het Vondelpark rijdt Chantel Garden er wat loom rond, op haar grijze Doppio-fatbike. Nauwelijks harder dan vijftien kilometer per uur. Oortjes in, zonnebril laag op de neus. Handhaving is ze nog niet tegengekomen.

‘Het zou me verbazen als ze mij beboeten wanneer ik ze wél tegenkom’, lacht ze. ‘Voor mij is de fatbike gewoon lekker toeren. Ik doe niks kwaad, ik ben de langzaamste fatbikebestuurder van Nederland. Waarom zouden mensen zoals ik moeten lijden onder wat andere fietsers doen?’

Classification

Branche:

Alternative Fuel Vehicles (98%), Parks & Playgrounds (95%), Colleges & Universities (78%), Professional Services (78%)

Onderwerp:

Alternative Fuel Vehicles (98%), Parks & Playgrounds (95%), Race & Ethnicity (89%), Minority Groups (81%), Discrimination (81%), Colleges & Universities (78%), Ethnic Groups (61%), Adolescents & Teens (61%)



[Over](#) [Privacybeleid](#) [Trust Center](#) [Kennisgeving over verwerking](#)

[Algemene voorwaarden](#) [Cookiebeleid](#) [Afmelden](#)



Copyright © 2026 LexisNexis®