

Wijziging Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009

De raad van de gemeente Enschede,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 3 februari 2026,

gelet op de artikelen 147, 149 en 154b van de Gemeentewet,

besluit vast te stellen:

de Verordening tot wijziging van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009.

Artikel I Wijziging verordening

De Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009 wordt als volgt gewijzigd:

A.

Aan artikel 1.1(begripsbepalingen) worden, na onderdeel i, twee nieuwe onderdelen toegevoegd, luidende:

j. Fatbike: een tweewielige fiets met trapondersteuning met banden breder dan 7 centimeter en een wielmaat kleiner dan of gelijk aan 27 inch.

k. Fiets met trapondersteuning: fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor.

B.

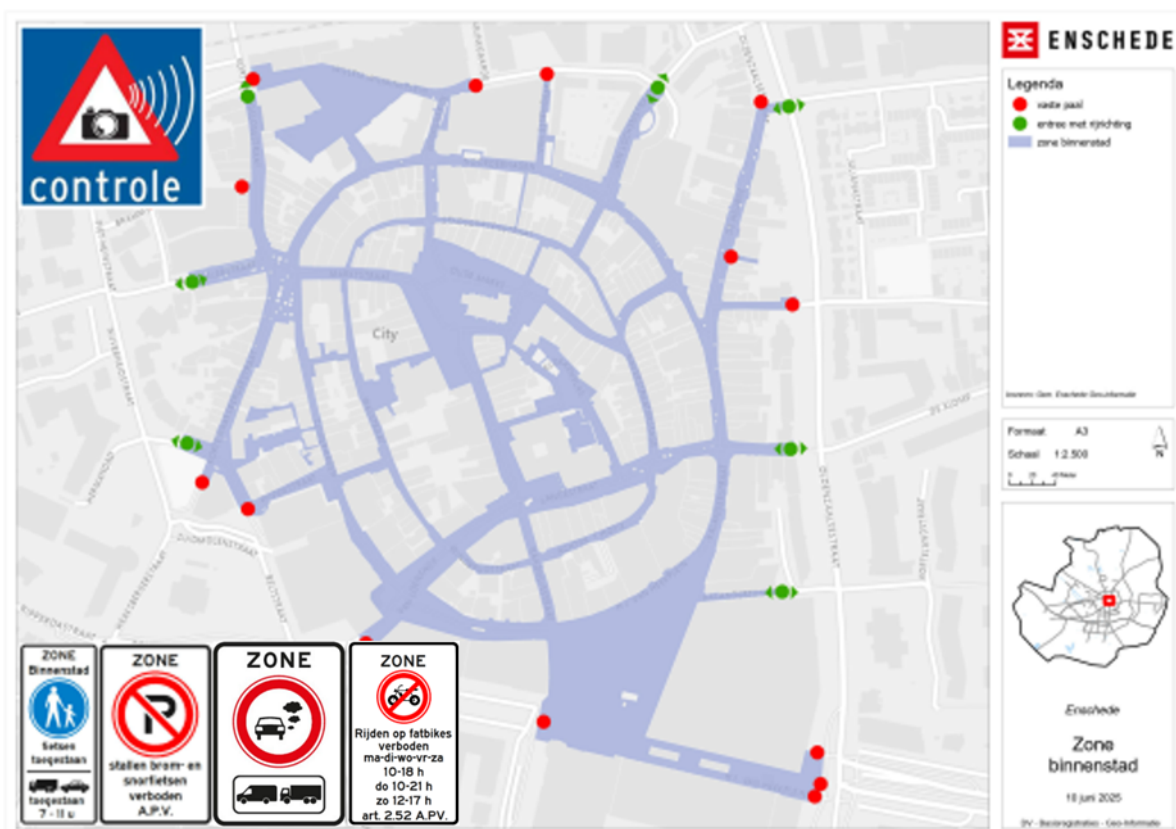
Na artikel 2:52 wordt een nieuw artikel 2:52a ingevoegd, luidende:

Artikel 2:52a Tijd- en plaatsgebonden rijverbod fatbikes

1. Het is verboden om op een fatbike te rijden binnen het gebied voetgangerszone binnenstad, zoals aangeduid in de bijlage bij dit artikel, op maandag, dinsdag, woensdag, vrijdag en zaterdag van 10:00 tot 18:00 uur, op donderdag van 10:00 tot 21.00 uur en op zondag van 12:00 tot 17:00 uur.
2. Het is tevens verboden om op een fatbike te rijden binnen andere gebieden die door het college van burgemeester en wethouders zijn aangewezen op door het college bepaalde dagen en tijdstippen.
3. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van het verbod, zoals bedoeld in het eerste en tweede lid van dit artikel.
4. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om ter uitvoering van dit artikel nadere regels vast te stellen.

C.

Het gebied 'voetgangerszone binnenstad' als bedoeld in artikel 2:52a, eerste lid, is aangeduid op onderstaande kaart, welke als Bijlage als bedoeld in artikel 2:52a, eerste lid, wordt toegevoegd aan de Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009:



D.

Na artikel 2:52a wordt een nieuw artikel 2:52b (overgangsregeling tijd- en plaatsgebonden rijverbod fatbikes) ingevoegd, luidende:

Overgangsregeling tijd- en plaatsgebonden rijverbod fatbikes voor (maaltijd)bezorgers

1. Ondernemers die zijn gevestigd in de gemeente Enschede en voor de uitvoering van hun werkzaamheden gebruikmaken van (maaltijd)bezorgers op fatbikes voor wie toegang tot het gebied voetgangerszone binnenstad, zoals aangeduid in de bijlage bij artikel 2:52a, eerste lid, noodzakelijk is, zijn gedurende drie maanden na inwerkingtreding van artikel 2:52a, eerste lid, vrijgesteld van het daarin genoemde rijverbod.
2. De vrijstelling van het rijverbod als bedoeld in het eerste lid van dit artikel geldt ook voor de individuele personen die voor de ondernemers op een fatbike werkzaamheden verrichten, voor zover zij herkenbaar zijn als (maaltijd)bezorger door middel van bedrijfskleding of -uitrusting én kunnen aantonen dat zij op dat moment een bestelling moeten afleveren of ophalen in het gebied voetgangerszone binnenstad en zich daarbij via de kortste route van het (maaltijd)bedrijf naar hun bezorgadres begeven en omgekeerd.

E.

Artikel 6.1 komt te luiden:

Artikel 6.1 Strafbepaling

Overtreding van het bij of krachtens de volgende artikelen bepaalde en op grond van artikel 1.4 daarbij gegeven voorschriften en beperkingen, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie en kan bovendien worden gestraft met openbaarmaking van de rechterlijke uitspraak:

2:1, 2:15, 2:16, 2:19, 2:23.1, 2:23.2, 2:25, 2:25A, 2:26, 2:26a tot en met 2:26d, 2:28, 2:29, 2:31, 2:32, 2:33, 2:39.2, 2:39.7, 2:39.8, 2:41 tot en met 2:45, 2:47, 2:48, 2:49, 2:49a, 2:50, 2:51, 2:52, 2:52a, 2:56a, 2:59, 2:62, 2:67, 2:74, 2:74a, 2:74b, 2:86, 2:99 tot en met 2:102;

3.2.1, 3.2.3, 3.2.4, lid 1, 3.2.5 tot en met 3.2.8, 3.3.4, 3.4.1, 3.4.2;

4:8;

5:13, 5:24, 5:26 tot en met 5:29, 5:31, en 5:38.

F.

Artikel 6.1a komt te luiden:

Artikel 6.1a Boetebepaling bestuurlijke boete

1. Overtreding door een natuurlijke persoon of rechtspersoon van het bij of krachtens de volgende artikelen bepaalde of de op grond van artikel 1:4 daarbij gegeven voorschriften en beperkingen kan worden beboet met een bestuurlijke boete:

2:15, 2:16, 2:19, 2:23.1, 2:23.2, 2:25, 2:25a, 2:26, 2:26aa, 2:26b, 2:26c, 2:26d, 2:29, 2:31, 2:32, 2:33, 2:39.2, 2:39.7, 2:39.8, 2:41, 2:42, 2:43, 2:45, 2:47, 2:48 lid 2, 2:49, 2:50, 2:50a, 2:51, 2:52, 2:52a, 2:56a, 2:59, 2:62, 2:74a voor zover het betreft cannabis- en lachgasgebruik, 2:74b, 2:86, 2:93, 2:99, 2:100, 2:101, 2:102;

3:2.1, 3:2.6 voor zover het betreft straatprostitutie, 3:2.7, 3:2.8;

4:8;

5:13, 5:26, 5:27, 5:28, 5:29, 5:31, en 5:38.

2. Bij overtreding door een natuurlijke persoon van de artikelen als genoemd in lid 1, is de hoogte van de bestuurlijke boete gelijk aan het bedrag dat in de bijlage is vermeld bij het desbetreffende artikel(lid).
3. Bij overtreding door een rechtspersoon van de artikelen als genoemd in lid 1, wordt de hoogte van de bestuurlijke boete die geldt voor een natuurlijke persoon vermenigvuldigd met de factor vijf.
4. Indien het boetebedrag bedoeld in het derde lid, hoger is dan het wettelijk maximum boetebedrag bedoeld in artikel 154b, zesde lid, van de Gemeentewet, geldt het wettelijk maximum boetebedrag.

G.

De bijlage als bedoeld in artikel 6:1a, tweede lid, van de Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009 wordt als volgt gewijzigd:

1. Na artikel 2:52 wordt een nieuw artikel 2:52a ingevoegd:

Artikel	Onderwerp	Boetebedrag
2:52a	Tijd- en plaatsgebonden rijverbod fatbikes	€115

Artikel II Inwerkingtreding

Dit besluit wordt bekend gemaakt in het elektronische Gemeentebblad en treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 9 maart 2026 te Enschede.

De Griffier, J.J. Ligteringen

de Voorzitter, R.W. Bleker

Toelichting op wijziging Algemene plaatselijke verordening gemeente Enschede 2009

Algemene toelichting

Deze wijziging van de APV creëert een tijd- en plaatsgebonden rijverbod voor fatbikes. Het is vanaf de dag na bekendmaking van de wijziging in de APV verboden om in de voetgangerszone in de binnenstad op een fatbike te rijden op maandag, dinsdag, woensdag, vrijdag en zaterdag van 10:00 tot 18:00 uur, op donderdag van 10:00 tot 21:00 uur (koopavond) en op zondag van 12:00 tot 17:00 uur (koopzondag). Wij willen onze inwoners en bezoekers binnen ons stadserf (zijnde een voetgangerszone) beschermen tegen fatbikes, die daar voor overlast, hinder en verkeersonveilige situaties zorgen.

De voetgangerszone

De voetgangerszone in de binnenstad van Enschede is het bruisende hart van de stad. In de zone wonen, werken en recreëren dagelijks veel mensen. Binnen de voetgangerszone gelden strikte regels voor het rijden met voertuigen. Motorvoertuigen mogen binnen de vastgestelde venstertijden (07:00 – 11:00 uur) vrij in de zone rijden. Buiten deze tijden is rijden alleen toegestaan met een geldige ontheffing. Voor snor- en bromfietsen geldt sinds 2020 een volledig rijverbod, vanwege de overlast en veiligheidsrisico's die zij veroorzaakten. Inmiddels is deze overlast deels verschoven naar fatbikes die in de praktijk vergelijkbare problemen blijken op te leveren.

In de Enschedese binnenstad wordt al geruime tijd overlast ervaren van fatbikes. Een fatbike is een snelle elektrische fiets met trapondersteuning tot 25 km/h, voorzien van extra brede banden, een robuust frame, een hoger gewicht dan een reguliere e-bike en vaak een verlengd zadel (buddyseat) om meerdere personen te kunnen vervoeren. Daarnaast beschikken veel fatbikes over een gashendel voor loopondersteuning tot 6 km/u. Door deze kenmerken (snelheid, gewicht en uitstraling) vertoont de fatbike sterke gelijkenis met een brom- of snorfiets.

Signalen en meldingen

Het verbod is een reactie op de feitelijke overlast en (verkeers)hinder van fatbikes in de voetgangerszone van onze binnenstad. Meldingen over overlast en gevoelens van onveiligheid kwamen onder meer binnen via meldingen op onze website en via het Klant Contact Centrum (KCC). Naar aanleiding hiervan is aanvullend onderzoek uitgevoerd, onder meer bestaande uit een enquête via de Enschede Fietst-app. Ook zijn straatinterviews uitgevoerd door een mobiliteitsadviesbureau. Uit de enquête (245 respondenten) komt naar voren dat 89,8% overlast door fatbikes ervaart. De afgenomen straatinterviews (op dinsdag 13 januari en zaterdag 17 januari 2026) bevestigen dit beeld. In totaal waren er 199 respondenten waarvan 74% aangeeft overlast van fatbikes te ervaren. Uit het onderzoek blijkt dat overlast slechts in 5% van de gevallen eenmalig is. In de overige gevallen gaat het om meermalige overlast. Kortom: de respondenten ervaren deze overlast structureel wanneer zij zich in de binnenstad bevinden.

Deze informatie geeft een duidelijk beeld van het overlastgevend en verkeersonveilige (rij)gedrag van fatbikegebruikers binnen de voetgangerszone in de binnenstad. Genoemd worden onder andere: het rijden met hoge snelheden door de binnenstad (men houdt geen rekening met drukte), het rakelings passeren van voetgangers, slalommen en afsnijden. Dit gedrag vindt soms plaats in groepsverband, waarbij meerdere fatbikes naast of dicht achter elkaar rijden. Daarnaast wordt melding gemaakt van het rijden met drie of meer personen op één fatbike en van stuntgedrag (risicovol en speels rijgedrag). Verder wordt herhaaldelijk melding gemaakt van bijna--aanrijdingen. Uit de straatinterviews blijkt dat 12 van de 199 respondenten daadwerkelijk een botsing met een fatbike hebben meegemaakt. Bovendien komt uit de meldingen naar voren dat personen die dit gedrag bespreekbaar maken, worden uitgescholden of op andere wijze ongewenst worden bejegend, waaronder schreeuwen en intimiderend gedrag, zoals spugen. Dit alles draagt bij aan gevoelens van onveiligheid van bewoners en bezoekers.

Onderzoek naar gebruik fatbikes door jongeren

Een merendeel van de meldingen en onderzoeksantwoorden heeft betrekking op gedragingen van jongeren (adolescenten: 12 tot 18 jaar). Dit sluit aan bij de landelijke trend die laat zien dat fatbikes met name populair zijn onder jongeren. Dit heeft onder andere te maken met het stoere uiterlijk, de relatief lage aanschafprijs en het ontbreken van een helm- en rijbewijsverplichting. Dat jongeren op fatbikes risicovol (rij)gedrag vertonen en dat dit gedrag overeenkomt met de signalen die wij hebben ontvangen, wordt bevestigd in twee onderzoeken van Stichting TeamAlert uit 2024 en 2025 genaamd 'Jongeren en de fatbike' en 'Fatbikes en jongeren: imago en impact'. Het onderzoek 'Risicogedrag van jongeren vraagt integrale aanpak' van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid uit 2014 laat verder zien dat de ontwikkeling van de hersenen hierbij een rol speelt: impulscontrole, planning en het maken van verstandige keuzes zijn nog in ontwikkeling, terwijl delen die gevoelig zijn voor prikkels en beloningen extra actief zijn. Hierdoor zijn jongeren vatbaarder voor het nemen van risico's.

Relatie tot overlast en verkeershinder en -veiligheid

Fatbikes kunnen gemakkelijk snelheden tot circa 25 km/uur bereiken en beschikken over een krachtige acceleratie. Uit een handhavingsactie van de politie Enschede in december 2025 blijkt bovendien dat een deel van de fatbikes harder kan rijden dan toegestaan. Verder zijn ze een stuk zwaarder dan andere E-bikes en robuust gebouwd, met een dik en verlaagd frame. Regelmatig bevinden zich meerdere personen op 1 fatbike door de buddyseat. Er zijn dus grote snelheids- en massaverschillen tussen enerzijds de voetganger en anderszijds de fatbiker.

Winkelend of recreatief publiek, waaronder gezinnen met kinderen, lopen doorgaans op laag tempo door de stad of staan stil, terwijl fatbikes met relatief hoge snelheid door de binnenstad fietsen. Het verschil in snelheid en massa tussen winkelend publiek en fatbikes vergroot het risico op conflicten en ongevallen, zeker op locaties met hoge voetgangersdichtheid en smalle winkelstraten. Ook wordt het gevoel van onveiligheid vergroot. Bepaalde fatbikes beschikken daarnaast over een gashendel voor loopondersteuning, wat in de praktijk kan leiden tot plotselinge en onverwachte bewegingen. Meerdere personen op een fatbike (buddyseat) vergroot bovendien de massa en daarmee de onveiligheid. Het is algemeen bekend dat een hogere voertuigmassa een negatieve invloed heeft op de afloop van een ongeval. Een hoger gewicht vraagt om meer remkracht en vergroot de impact bij een botsing. Daarnaast kan een hoog totaalgewicht van invloed zijn op de bestuurbaarheid van de fatbike. Die wordt verminderd, waarmee het ongevalsrisico wordt verhoogd. Zeker als het gaat om jonge bestuurders, die situaties vaak nog niet goed kunnen inschatten en risico's nemen. Een fatbike met hoger gewicht en dikke banden maakt ook dat deze minder goed wendbaar is.

Uit onderzoek van VeiligheidNL uit 2024 is gebleken dat het aantal landelijke Spoedeisende Eerste Hulp (SEH)-bezoeken als gevolg van ongevallen met fatbikes de afgelopen jaren sterk gestegen is. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat ook voetgangers slachtoffer zijn van aanrijdingen met fatbikes. Ook in Enschede is een stijging zichtbaar in het aantal SEH-bezoeken na fatbike-incidenten. Uit het door het Medisch Spectrum Twente (MST) op aanvraag aangeleverde overzicht van januari 2026 blijkt dat het aantal geregistreerde incidenten in 2025 (44) aanzienlijk hoger ligt dan in 2024 (12). Ook het aantal opnames was in 2025 (11) ten opzichte van 2024 (3) bijna 4 keer zo hoog. Ook is een duidelijke toename zichtbaar in het aantal ongevallen bij kinderen, met name in de leeftijdscategorie 12-17 jaar. De cijfers laten duidelijk een negatieve trend zien.

Een proportioneel verbod

Er is besloten het rijden op fatbikes in de voetgangerszone van de binnenstad te verbieden op maandag, dinsdag, woensdag, vrijdag en zaterdag van 10:00 tot 18:00 uur, op donderdag van 10:00 tot 21:00 uur (koopavond) en op zondag van 12:00 tot 17:00 uur (koopzondag). Dit plaats- en tijdsgebonden rijverbod sluit aan bij de drukste perioden in de voetgangerszone in de binnenstad, zoals blijkt uit de druktekaart van de voetgangerszone; namelijk de uren waarin winkels en

daghoreca geopend zijn.

Het verbod is niet zo ruim geformuleerd dat de aanwezigheid van een fatbike volledig verboden is. Het betreft daarmee geen absoluut verbod, maar een maatregel die qua reikwijdte is beperkt tot hetgeen noodzakelijk en passend is om de gesignaleerde overlast, (verkeers)hinder en verkeersonveilige situaties zo veel mogelijk te voorkomen en te beperken.

Zo blijft het toegestaan om een fatbike lopend aan de hand mee te voeren, zodat deze nabij bestemmingen in de voetgangerszone kan worden geparkeerd en winkels en horecagelegenheden bereikbaar blijven voor fatbikegebruikers. De loopafstanden zijn acceptabel. Voor zover bepaalde doorsteekroutes door de voetgangerszone door het rijverbod op bepaalde tijdstippen niet langer gebruikt kunnen worden, geldt dat er voldoende alternatieve rijroutes rondom de voetgangerszone aanwezig zijn om bestemmingen buiten de zone te bereiken.

Daarnaast is aan het college van B&W een ontheffingsbevoegdheid verleend. Zodat het in specifieke gevallen toestemming kan verlenen om binnen de aangewezen zone en tijdstippen op een fatbike te rijden. Tot slot geldt een overgangsregeling van drie maanden voor ondernemers die (maaltijd)bezorgers op fatbikes inzetten in de voetgangerszone van de binnenstad daar gevestigd zijn en elders moeten bezorgen, zodat zij hun bedrijfsvoering tijdig kunnen aanpassen aan het verbod.

Aanvulling Wegenverkeerswet

Met dit verbod wordt aangesloten bij de ruimte die de Wegenverkeerswet (WVW) aan gemeenten biedt om bij verordening aanvullende regels te stellen (artikel 2a WVW). Dat geldt zowel voor het motief verkeersveiligheid en verkeershinder als voor het motief overlast (openbare orde). Daarnaast bepaalt artikel 2, tweede lid, onder b, WVW dat deze aanvullende regels mede kunnen strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of de functie van een gebied. En dat is precies wat hier aan de orde is: het beperken van het gebruik van fatbikes binnen een specifiek gebied en op specifieke tijden, omdat deze voertuigen het karakter en de functie van de voetgangerszone binnenstad als verblijfs- en winkelgebied aantasten. Binnen die bevoegdheid kan de gemeente fatbikes feitelijk omschrijven (als verschijningsvorm binnen een bestaande voertuigcategorie uit de WVW) voor een gericht verbod. Dat laat de wettelijke voertuigclassificatie intact en is daarom verenigbaar met het stelsel van de WVW.

De voetgangerszone in de binnenstad vervult de functie van verblijfs- en winkelgebied en wordt intensief gebruikt door uiteenlopende groepen bezoekers en bewoners. Ter bescherming van deze functie is het van belang dat zij zich veilig en onbelemmerd kunnen verplaatsen. Fatbikes zorgen in de praktijk herhaaldelijk voor gevaar, hinder en overlast binnen dit gebied. Dit vormt een inbreuk op de verblijfsfunctie van de voetgangerszone en leidt tot zowel verkeersonveilige situaties als verstoring van de openbare orde. Het treffen van een tijd- en plaatsgebonden maatregel is daarom gerechtvaardigd.

Artikelsgewijze toelichting

A. Definities

Onderdeel j: het unieke kenmerk van de fatbike is de dikte van de banden. Andere kenmerken van de fatbike zijn bijvoorbeeld de buddyseat of een niet verstelbaar zadel, maar dit geldt niet voor alle fatbikes. Ook kenmerkend is de relatief kleine wielmaat, deze is in veel gevallen vergelijkbaar met die van een kinderfiets (de meest voorkomende wielmaat is 20 inch). Naast de bandendikte voegen we een extra onderscheidend element toe voor het definiëren van de fatbike. Namelijk een wielmaat kleiner of gelijk aan 27 inch. Hiermee wordt voorkomen dat andere soorten fietsen met

brede(re) banden onbedoeld onder de definitie vallen (zoals bijvoorbeeld bepaalde elektrische mountainbikes of trailbikes). We kiezen hiermee voor duidelijk objectief bepaalde en handhaafbare criteria. Zo kunnen handhavers op een eenduidige manier rapporteren.

Onderdeel k: de omschrijving van de fiets met trapondersteuning is breed geformuleerd. Hieronder vallen fatbikes met trapondersteuning tot 25 km/h, maar ook fatbikes met een elektronische hulpmotor met een hoger nominaal continu vermogen dan 0,25 kW en fatbikes met het ontbreken van een automatische snelheidsbeperking. Op deze wijze vallen ook illegale fatbikes onder het verbod.

B. Het rijverbod is geconcretiseerd in een verbodsbepaling (artikel 2:52a). Om flexibiliteit voor eventuele toekomstige situaties te waarborgen, is in dit artikel alvast een bevoegdheid opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders om aanvullende gebieden aan te wijzen via een separaat aanwijzingsbesluit. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan openbare parken of gebieden rondom winkelcentra. Ook is een ontheffingsbevoegdheid van het verbod verleend aan het college van burgemeester en wethouders. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een ontheffing voor mindervaliden die aantoonbaar afhankelijk zijn van hun fatbike.

C. Voor het gebied waarbinnen het rijverbod als bedoeld in artikel 2:52a geldt, wordt aangesloten bij de grenzen van de bestaande voetgangerszone binnenstad. De kaart van dit gebied wordt als bijlage toegevoegd aan de Algemene plaatselijke verordening Enschede 2009.

D. Er is gekozen voor een overgangsregeling waarbij gedurende drie maanden een generieke vrijstelling geldt van het verbod als bedoeld in artikel 2:52a. Deze vrijstelling geldt uitsluitend voor (maaltijd)bezorgers met een aantoonbare bestemming in de voetgangerszone (bezorging ophalen/afleveren in de voetgangerszone in de binnenstad). Zij dienen duidelijk herkenbaar te zijn als (maaltijd)bezorger door middel van bedrijfskleding of -uitrusting. De overgangsregeling is getroffen om deze ondernemers in staat te stellen hun bedrijfsvoering binnen een redelijke periode aan te passen aan het verbod.

E. Behoeft geen toelichting.

F. Behoeft geen toelichting.

G. We trekken één lijn met bestuurlijke boetes voor de overtreding van soortgelijke overlastbepalingen in de APV. Deze boetes zijn nu vastgesteld op €110, maar worden in het eerste kwartaal van 2026 verhoogd naar €115.