

Berichten in de media



Fatbikeverkoper La Souris vecht lokale verboden aan: 'Gemeenten slaan plank mis'

David Bremmer, 16 februari 2026

'Fatbikekoning' Armando Muis van La Souris gaat in verzet tegen alle dreigende lokale verboden op fatbikes. In elke gemeente waar zo'n maatregel dreigt, om te beginnen in Amsterdam en Enschede, gaat hij bezwaar aantekenen. Als dat niet helpt, sluit hij een gang naar de rechter niet uit.



Niet vanaf 1 februari maar later geldt het fatbikeverbod. © Rob Engelaar/Gemeente Enschede

Volgens Muis slaan gemeenten die de fatbike via een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) willen weren de plank mis. „Als het echt om de veiligheid van berijders en andere verkeersdeelnemers gaat, dan zouden ze pleiten voor een lagere maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Langzamer rijden geeft meer tijd om te reageren.”

Amsterdam en Enschede hebben zo'n gebiedsverbod aangekondigd voor bepaalde drukke plaatsen. In Enschede stemt de gemeenteraad er op 9 maart over. Diverse andere gemeenten overwegen een verbod of onderzoeken dat, waaronder Breda en Hoogeveen.

Muis noemt alle lokale plannen een noodgreep, omdat landelijke regels uitblijven. Fatbikes zijn volgens hem juridisch gezien gewone e-bikes. „De focus is eenzijdig. Handhaaf op opgevoerde en illegaal geïmporteerde voertuigen, niet op het uiterlijk van een fiets.”



Bram heeft een parkeervergunning voor zijn snelle fiets: 'Het wringt op een aantal plekken'

Maarten Groeneweg, 16 februari 2026, Gouda

Bram Talman heeft een parkeervergunning weten te bemachtigen voor zijn speedpedelec. Hij wil hiermee een discussie starten over het gebruik van de openbare ruimte. „Het wringt op een aantal plekken.”

Het aanvragen van de parkeervergunning was een symbolische en ietwat rebelse actie van de Gouwenaar. „Tot mijn blij verrassing kreeg ik een vergunning.” Het is een statement; hij heeft het papiertje niet echt nodig. „Ik vraag mij af van wie de openbare ruimte is.”

Een groot deel van de ruimte die van ons allemaal is, gaat op aan parkeerplekken voor auto's. Met de uitbreiding van het Nederlandse wagenpark sinds de jaren vijftig zijn steeds meer plekken vergeven aan privévoertuigen, waar vroeger vooral spelende kinderen te zien waren.

Talman wil niet zomaar parkeerplekken voor auto's opofferen. „Want die dingen moeten ook ergens staan.” Maar hij vindt dat er meer gesproken moet worden over wat we willen met de openbare ruimte. „Het wringt op een aantal plekken.”

Niet alleen over parkeerplekken, maar ook over de indeling van bijvoorbeeld stoepen en groenstroken. „Er is bijvoorbeeld in de wijk een ondergrondse afvalcontainer bijgekomen op een plek waar mensen hun fiets plaatsten.”



Bram Talman met zijn speedpedelec. © Pim Mul

Zijn zo veel parkeerplekken nodig?

Gouda en andere steden proberen het aantal parkeerplekken al in te perken om weer meer ruimte te maken voor woningbouw, groen, sport en spelende kinderen. De ruimte in de stad wordt volgens de gemeente steeds schaarser, mede doordat er jaarlijks meer auto's bijkomen.

Volgens hoogleraar *Urban Mobility Futures* Marco te Brömmelstroet van de Universiteit van Amsterdam blijkt uit onderzoek dat er veel mensen zijn die dit ook zouden willen, maar die niet worden gehoord.

Mensen zijn er volgens Te Brömmelstroet aan gewend geraakt dat zij hun privébezit op de openbare straat mogen plaatsen. „Als je vraagt of mensen nu minder parkeerruimte willen of ervoor willen betalen, [dan zeggen veel mensen nee](#). Maar als je vraagt welke verschillende doelen zij belangrijk vinden op straat, zien we op veel plekken dat een enorme meerderheid voor een andere straat is, waarin de auto minder centraal staat.”

Onlangs bleek tijdens [een discussie](#) over het uitbreiden van het parkeerterrein Klein Amerika dat hierover verschillende meningen bestaan. Een onderzoek onder duizend Gouwenaars naar de vraag hoe de openbare ruimte er volgens hen moet uitzien, toont ook aan dat er veel tegengestelde belangen zijn.

Functie kan veranderen

Al lopend door zijn wijk Korte Akkeren wijst Talman een stuk grond aan langs de Constantijn Huygensstraat waar bewoners tuintjes hebben gemaakt. Het is gemeentegrond, maar burens hebben de plek gezamenlijk geadopteerd via [de regeling Groen moet je doen](#).

Talman ziet het als voorbeeld van hoe het ook kan. „Je kunt het mooi of lelijk vinden, maar ik kan mij voorstellen dat dit bijdraagt aan de saamhorigheid in de straat.”

Hij denkt dat het besef moet groeien dat de status quo kan veranderen. „En dat wij dat gezamenlijk kunnen doen.” Talman ziet hierin een belangrijke rol weggelegd voor raadsleden, die moeten luisteren naar inwoners. Hij is zelf raadslid van D66, al is het starten van deze discussie een privéactie van hem.



Buurttuinen aan de Constantijn Huygensstraat in Gouda © Maarten Groeneweg

Gesubsidieerd

Een veelgehoord argument als het over parkeerplekken gaat, is dat inwoners de auto nu eenmaal nodig hebben. Dat klopt niet helemaal, zegt Te Brömmelstroet. „Het grootste aandeel van autoritten is korter dan 5 kilometer.”

Het aantal auto's zou volgens hem ook afnemen wanneer gebruikers meer moeten bijdragen aan de maatschappelijke kosten van auto's.

Maatregelen

Een woordvoerder van de gemeente Gouda laat weten binnenkort met concrete plannen te komen om meer plek te maken voor andere zaken in de openbare ruimte, nadat een evaluatie van het betaald parkeren is afgerond.

Er wordt ook gekeken naar het vergunningsaanvraagstelsel: „Uiteraard is de parkeervergunning niet voor pedelecs of bromfietsen bedoeld.”



Mirjam van 't Veer & Hilde Verweij, 14 februari

Den Haag gevaarlijkste fietsstad van Nederland: 'Onveilig en onoverzichtelijk'

DEN HAAG - Uit een analyse die De Volkskrant maakte op basis van data van Rijkswaterstaat blijkt dat Den Haag de gevaarlijkste fietsstad van Nederland is. 'Een van de problemen is dat het drukker aan het worden is in de stad', zo verklaart Jos de Jong deze trend namens Haagse Fietsersbond. 'Trams, fietsers, auto's, bakfietsen: het is onoverzichtelijk en onveilig.'



© Omroep West

'Eén stad in Nederland springt er qua veiligheid voor fietsers negatief uit', zo meldt de Volkskrant naar aanleiding van het onderzoek. 'Sinds 2020 is Den Haag de gemeente met het hoogste aantal fietsongevallen met gewonden. Ook gecorrigeerd voor inwonertal scoort Den Haag hoog.' Jos de Jong wordt namens de fietsersbond 'niet blij' van de cijfers.

'De fietsers willen gewoon rechtdoor naar het station, of de stad in', zegt De Jong over het Haagse Spui. Volgens de data-analyse van de krant is dat een van de vijf grote kruispunten die als gevaarlijkste naar voren komen. 'Maar de uitdaging hier is dat het niet goed ingericht is: iedereen mag fietsen waar-ie wil, en ook lopen. Dan zijn er ook nog trams. Dat leidt tot onduidelijke situaties.'



Jos de Jong is namens de Haagse Fietsersbond 'niet blij' © Omroep West

Ook met de pollers op het Spuiplein is De Jong niet blij. 'De meeste ongelukken hier gebeuren omdat fietsers op de paaltjes of op mensen knallen als ze daarvoor uitwijken. Dat is echt niet goed, dus we moeten hier echt wel maatregelen nemen.'

De oplossing volgens de Jong? 'Verkeersstromen scheiden en een maximum snelheid van dertig kilometer per uur invoeren met fietsstraten.' Ook Arjen Kapteijns (GroenLinks) wil als verkeerswethouder mobiliteit namens de gemeente Den Haag op meer plekken richting een lagere snelheid.

'Dat kan op heel veel plekken zonder dat het ten koste gaat van de doorstroming, maar dat leidt wel tot fietsveiliger straten.' Hoewel de wethouder benadrukt dat er bij de gemeente Den Haag door veel mensen iedere dag wordt gewerkt aan het veiliger maken van de stad, 'is het iets dat niet morgen gerealiseerd is.'

We zijn hier elke dag met heel veel mensen heel hard mee bezig

Arjen Kapteijns, wethouder

Hoewel de plannen om het verkeer ook voor fietsers veiliger te maken bij de gemeente klaarliggen, vindt De Jong dat het allemaal te langzaam gaat. 'Er wordt weer gewacht op een aanpassing van het riool en dergelijke. Dat leidt misschien tot betere aanpassingen, maar het duurt te lang', benadrukt hij. Deze vrijdag is De Jong namens Haagse Fietsersbond op zijn stalen ros naar het centrum van Den Haag gekomen. 'Ik ben natuurlijk Hagenaar en ik fiets hier al mijn hele leven', vertelt De Jong om aan te geven dat hij de nodige fietservaring heeft.

Dat geldt niet voor de Egyptische Alaa Abdallah, die ook een poging doet om het Spuiplein met haar fiets over te steken. 'Toen ik dat voor de eerste keer deed, dacht ik: hoe kan dit goed gaan, zoveel fietsers op hetzelfde moment?'. Uiteindelijk ging alles goed. Ze heeft zelfs het gevoel dat andere weggebruikers bijzonder veel rekening met haar als fietser houden. 'Regelmatig geven automobilisten ons voorrang.'

Jesse denkt er anders over. 'Een vriend van me had laatst nog een botsing, dus echt helemaal veilig op de fiets is het niet', zegt hij nadat hij met zijn fiets is gestopt op de Grote Markt. 'Het komt van alle kanten.' Zijn advies voor medefietsers? 'Goed om je heen kijken. Mijn remmen doen het niet helemaal goed, dus ik moet extra alert zijn.'

'Den Haag is niet de enige Zuid-Hollandse stad met relatief veel fietsongevallen', meldt de Volkskrant naar aanleiding van het onderzoek. 'Zuid-Holland is al jaren de provincie met de meeste verkeersongelukken, in absolute getallen, maar ook gecorrigeerd voor inwonertal. Ook in Leiden, Delft, Westland en Zoetermeer raakten de laatste jaren veel fietsers gewond.'

Dit zijn vijf grote Haagse kruispunten die uit data-analyse van Volkskrant als gevaarlijkst naar voren komen:

- Veluweplein
- Hildebrandplein
- Spui
- Soestdijkseplein
- Hollands Spoor



Moeder Sanne zoekt bestuurder van busje die dochter (12) aanreed: 'Netjes om achteraf even te bellen'

Maurice Gispen, 14 februari 2026



Fietsers op de rotonde in Pijnacker-Nootdorp komen van beide kanten © Thierry Schut

Fietsend van school naar huis werd de dochter van Sanne Vogel aangereden door een busje. De bestuurder stapte even uit, maar ging er vervolgens van door.



Bijna 80% van jonge Amsterdamse vrouwen is weleens bang op de fiets: onderzoek brengt onveiligheid in kaart

Sjaak Mechelinck, 12 februari 2026

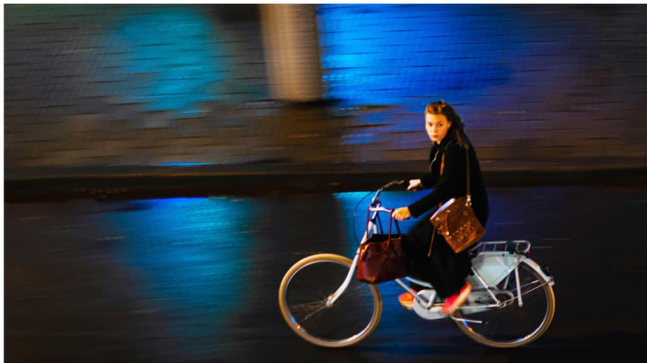
Onderzoek van de gemeente Amsterdam laat zien dat bijna acht op de tien jonge vrouwen zich in de stad weleens bang voelen op de fiets. Zij passen massaal hun gedrag aan om zich veiliger te voelen.

Aan het onderzoek, dat recent is gepubliceerd, deden 1478 Amsterdammers mee. Zij kregen vragen over hoe zij zich op de fiets voelen wat betreft sociale veiligheid en werden uitgenodigd om specifieke plekken in Amsterdam aan te wijzen waar zij zich onveilig voelen. Dit zijn de belangrijkste resultaten.

1 Jonge vrouwen voelen zich het meest onveilig

Het onderzoek toont een grote kloof tussen mannen en vrouwen. Twee derde van de vrouwen voelt zich onveilig op de fiets, tegenover 28 procent van de mannen. Daarnaast blijkt dat naarmate mensen ouder worden, ze zich minder vaak onveilig voelen.

Vrouwen tussen de 18 en 35 jaar voelen zich het onveiligst op de fiets. Bijna 80 procent van die leeftijdsgroep is weleens bang als zij door de stad fietsen. Zij voelen zich vooral onveilig als ze uitgaan (41 procent) en als het donker is. Ruim een kwart van alle vrouwen is daadwerkelijk lastiggevallen tijdens het fietsen, blijkt uit het onderzoek.



© foto Gabriel Perez/Getty Images

2 Vrouwen passen massaal hun gedrag aan

Vrouwen passen massaal hun gedrag aan om zich veiliger te voelen op de fiets. Jonge vrouwen doen dat bijvoorbeeld door iemand te laten weten wanneer zij vertrekken of zijn aangekomen (77 procent), door tijdens hun fietstocht hun locatie te delen (61 procent) of door te bellen, of te doen alsof, om potentiële daders af te schrikken. Ruim 40 procent laat de fiets zelfs staan als zij bang zijn om lastiggevallen te worden en pakt een taxi of het openbaar vervoer.

Mannen doen dit veel minder. Slechts 22 procent van hen laat bijvoorbeeld aan anderen weten wanneer zij op de fiets stappen of hun eindbestemming hebben bereikt.

3 Angst voor hangjongeren

De onveilige plekken die uit het onderzoek naar voren komen, zijn niet gelijk verdeeld over de stad, maar concentreren zich rond drie typen locaties: parken, stations en uitgaansgebieden.

Zowel mannen als vrouwen voelen zich onveilig als er bijvoorbeeld hangjongeren langs hun fietsroute aanwezig zijn. Vrouwen vinden het vaker eng als er niemand om hen heen is. Op afgelegen plekken met weinig verlichting, weinig overzicht op de omgeving, bijvoorbeeld door bosjes of tunnels, en met weinig bedrijvigheid of woningen voelen vrouwen zich het meest onveilig.

Onderaan dit artikel vind je een overzicht met locaties waar de deelnemers aan het onderzoek zich vaak onveilig voelden.

4 Ouders laten hun kinderen niet alleen fietsen

Ook ouders van thuiswonende kinderen onder de 18 jaar hebben de vragenlijst van de gemeente ingevuld. Daaruit blijkt dat zeven op de tien ouders weleens bezorgd zijn geweest dat hun kinderen lastiggevallen worden op de fiets. Vooral als hun kinderen gaan sporten of uitgaan, maken deze ouders zich zorgen.

Bijna alle ouders nemen maatregelen om de veiligheid van hun kind op de fiets te verbeteren. Meestal laten ze hun kinderen met anderen samen fietsen of halen ze ze zelf op.

Vaak genoemde locaties die ouders als sociaal onveilig voor hun kinderen ervaren, zijn metrostation Noord, het Vondelpark, de Heemstedestraat in Nieuw-West, het Diemerpark rond de sportvelden op IJburg, het deel van de Beethovenstraat dat onder treinstation Zuid door gaat en het Middenmeerpad bij de sportvelden in de Watergraafsmeer.

5 Meer straatverlichting en handhaving

De onderzoekers vroegen ook aan de deelnemers hoe zij zich veiliger zouden voelen op de fiets. Ruim 40 procent denkt dat betere en meer straatverlichting een verschil kunnen maken. Daarnaast noemden vrouwen veiligere routes en bewustwordingscampagnes als oplossing. Mannen zien die eerder in handhaving en toezicht, met bijvoorbeeld een hardere aanpak van hangjongeren.

Westland en Den Haag slaan de handen ineen voor een nieuwe fietsverbinding

Mina Emad, 5 februari 2026

De gemeenten Westland en Den Haag hebben samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) een overeenkomst getekend voor de aanleg van een nieuwe fietsroute tussen Naaldwijk, Honselersdijk en Den Haag.

De nieuwe fietsroute van Naaldwijk naar Den Haag is 8 kilometer lang en het is de bedoeling op deze manier het woon-werkverkeer tussen Westland en Den Haag veiliger en aantrekkelijker te maken.

Den Haag verwacht tot 2040 een sterke bevolkingsgroei, met onder meer 10.000 nieuwe woningen in stadsdeel Zuidwest. Om files en uitstoot te beperken, zet de stad in op fietsen, lopen en openbaar vervoer. Dagelijks reizen tienduizenden mensen tussen Westland en Den Haag, nu nog vooral per auto. De nieuwe route, die deels langs de N464 en de Melis Stokelaan loopt, biedt daarvoor een alternatief.

De Westlandse wethouder Peter Valstar is enthousiast: „Met deze route zorgen we voor een veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Westland en Den Haag. Zo maken we het voor inwoners bijvoorbeeld gemakkelijker om op de fiets naar hun werk te gaan en verbeteren we de bereikbaarheid van onze regio.”



De nieuwe fietsroute moet Den Haag en Westland via Honselersdijk verbinden met elkaar. © MRDH

Zijn Haagse collega Arjen Kapteijns vult aan: „Den Haag groeit en dat vraagt om slimme keuzes. Met deze fietsroute maken we het makkelijker en aantrekkelijker om de fiets te pakken. Dat is goed voor de bereikbaarheid, goed voor het klimaat en gewoon prettiger voor iedereen die hier woont en werkt.”

De werkzaamheden beginnen uiterlijk in maart 2028 en moeten grotendeels in september 2028 afgerond zijn, met uitzondering van complexere delen, zoals de Melis Stokelaan vanwege rioleringswerkzaamheden op dat gedeelte. De MRDH vergoedt tot 70 procent van de kosten via subsidie, en voor de Melis Stokelaan 50 procent, mits de subsidies vóór 1 januari 2027 worden aangevraagd.

Amersfoort test eerste Schoolstraat

Op maandag 2 februari is de eerste Schoolstraat in Amersfoort geopend bij basisschool De Kubus. Een deel van de straat waaraan de school ligt wordt de komende maand tijdens haalen en brengen van de school afgesloten voor verkeer, met uitzondering van hulpdiensten en bewoners. Na afloop van de test gaat de gemeente de maatregel evalueren.

“Kinderen moeten zich veilig door de stad kunnen verplaatsen”, aldus wethouder mobiliteit Tyas Bijholt, die de Schoolstraat op 2 februari opende. “Met deze maatregel zorgen we samen met de school voor een veiligere en aangename schoolomgeving. We geven hiermee ook gehoor aan het amendement van de raad in april vorig jaar waarin werd opgeroepen het mobiliteitsbeleid door de ogen van een 8-jarig kind te bekijken.”

Test

Het is voor het eerst dat Amersfoort het concept [Schoolstraat](#) in haar gemeente toepast. De Spaarnestraat, waaraan basisschool De Kubus ligt, wordt elke schooldag van 08.00 tot 08.40 en van 14.00 tot 14.30 met hekken afgesloten. Verder zijn er borden aanwezig om de verkeerssituatie duidelijk te maken. Naast een veiliger schoolomgeving is het doel van de Schoolstraat ook om meer kinderen op de fiets of lopend naar school te laten komen.

30 km/u

Vanaf 30 januari geldt op veel straten in Amersfoort een [maximumsnelheid van 30 km/u](#). In het kader van de invoering van deze maatregel ontvingen alle basisscholen in de stad in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland (VVN) een campagneposter met de boodschap ‘Deel de straat met de kinderen – De straat is van ons allemaal’. Daarnaast wees de gemeente de basisscholen op het lesmateriaal van VVN waarmee kinderen veilig kunnen leren deelnemen aan het verkeer.

Coalitieakkoord: uitvoering Nationaal Toekomstbeeld Fiets en aparte categorie fatbikes

“De fiets is een praktisch én gezond vervoermiddel. Daarom voeren we het Nationaal Toekomstbeeld Fiets uit en zorgen dat ov-knooppunten op de fiets bereikbaar zijn”, zo is te lezen in het op 30 januari gepresenteerde coalitieakkoord van D66, CDA en VVD. Ook zetten de partijen in op een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, hoewel dit eerder is omschreven als een ‘heilloze weg’.

Het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets \(NTF\)](#) is in 2022 gepresenteerd vanuit het samenwerkingsverband Tour de Force en beschrijft hoe de fiets kan bijdragen aan toekomstige ruimtelijke inrichting en welke investeringen daarvoor nodig zijn, onder andere op het gebied van samenwerking. Uitvoering van het NTF is een van de manieren waarmee de beoogde minderheidscoalitie van D66, CDA en VVD wil investeren in de bereikbaarheid in Nederland, naast onder meer onderhoud aan de huidige fysieke infrastructuur, aanleg van nieuwe infrastructuur om nieuwe woningbouw te ontsluiten en het betaalbaar houden van de auto. De fiets speelt ook een rol in het behalen van de klimaatdoelen: de partijen willen hiervoor het gebruik van deelauto's, fiets en openbaar vervoer stimuleren.



Verkeersveiligheid

In het coalitieakkoord spreken de partijen verder de ambitie uit om Nederland verkeersveiliger te maken voor de voetganger, de fietser en de automobilist. Zij willen hiervoor samen met gemeenten kijken waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol kan worden verlaagd naar 30 km/uur. Ook de gerichte uitbreiding van flitspalen op verkeersonveilige plekken en de inzet van mobiele snelheidscamera's staan in het akkoord.

Opmerkelijk is het streven naar een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, zodat hier aparte maatregelen voor kunnen worden genomen, zoals een minimumleeftijd, een helmplicht en de mogelijkheid voor gemeenten om fatbike-vrije zones in te voeren. Uit [eerder onderzoek](#) blijkt dat voor alle kenmerken van fatbikes geldt dat ze óf makkelijk te omzeilen zijn, óf niet onderscheidend zijn ten opzichte van elektrische fietsen óf dat ze de fatbike juist veiliger maken. Zo maken de dikke banden de fatbike bijvoorbeeld stabiel. De conclusie van dit onderzoek was dan ook dat het een heilloze weg is om wetgeving op te stellen die specifiek geldt voor fatbikes.