Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de College vergadering van 25 november 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Agendapunt: B29

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met de raadsinformatiebrief en het vrijgeven van de nieuwe APV-bepaling voor consultatie om het rijden op fatbikes in bepaalde gebieden te kunnen verbieden

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. In te stemmen met de raadsinformatiebrief van de wethouder Verkeer inzake de opgave en overlast van fatbikes met als belangrijkste punten:

- Aanleiding en urgentie van problematiek fatbikes
- Noodzaak voor de maatregel
- Wijze van uitvoering
- Juridisch advies en kader

2. In te stemmen met het vrijgeven voor consultatie bij de stadsdelen en het stadsgebied van de nieuwe APV-bepaling om het rijden op fatbikes in door de burgemeester aangewezen gebieden te kunnen verbieden

Kernboodschap

Met het wijzigen van de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) komt er de mogelijkheid voor de burgemeester om in bepaalde gebieden waar veel overlast is het rijden op fatbikes te verbieden. Aanleiding hiervoor is de - ondanks onze aanhoudende lobby-inspanningen richting het Rijk - achterblijvende landelijke regelgeving rondom fatbikes, recente stijging van ongelukken en overlast van fatbikes en de bestuurlijke wens om op korte termijn actie te ondernemen. Dit is een van de voorgestelde, extra maatregelen in de aanpak van snelle opgevoerde fietsen die in de raadsbrief wordt omschreven. Het college wordt gevraagd in te stemmen met het vrijgeven voor consultatie van de nieuwe APV-bepaling en de daarbij horende raadsinformatiebrief.

Bestuurlijke achtergrond

Op zowel landelijk als gemeentelijk niveau is er veel aandacht voor overlast door fatbikebestuurders en/of hun passagiers. Intussen is gebleken dat er op nationaal niveau geen onderscheid tussen fatbikes en e-bikes gemaakt zal worden in de wetgeving, terwijl de overlast in Amsterdam net als in veel andere gemeenten blijft toenemen.

<u>Landelijk</u>:

- Aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes
- Schriftelijke vragen Veltman (VVD) over de handhaving van opgevoerde fatbikes
- Motie van de leden Veltman en Olger van Dijk over alleen voor fatbikes een minimumleeftijd van 14 jaar en een helmplicht invoeren
- Motie van de leden Olger van Dijk en Vedder over de mogelijkheden onderzoeken van een vorm van typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen met trapondersteuning

Lokaal:

- Het Uitvoeringsplan 2025 Verkeersveiligheid, Voetgangers en fiets is op 21 januari 2025 vastgesteld door het college van B&W
- Schriftelijke vragen Moeskops c.s. inzake geen Haagse regelgeving e-bikes
- Schriftelijke vragen Asruf c.s. inzake Het Enschedese voorbeeld om fatbikes tegen te gaan op drukke plekken
- Petitie 'Stop gevaar en intimidatie door fatbikes in Amsterdam' die door meer dan 2100 bezorgde Amsterdammers getekend is.

Bestuurlijke prioriteit

In het Coalitieakkoord staat:

- We blijven werken aan verbetering van de verkeersveiligheid, ervan uitgaande dat in een stad iedereen, van jong tot oud en met of zonder beperking, zich veilig kan verplaatsen.
- We geven ruim baan aan fietsers en voetgangers.
- We onderzoeken de mogelijkheid tot een maximumsnelheid op fietspaden

Wettelijke grondslag

Gemeentewet, Artikel 160, eerste lid, onder a. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren.

Onderbouwing besluit

1. Instemmen met de raadsinformatiebrief van de wethouder Verkeer inzake de opgave en aanpak van snelle elektrische fietsen, waaronder fatbikes, met als belangrijkste punten:

Aanleiding en urgentie van problematiek fatbikes

- In de raadsinformatiebrief is de opgave en urgentie van snelle e-bikes waaronder fatbikes in de stad en de aanpak die het college tot nu toe voert beschreven. De afgelopen jaren is in toenemende mate sprake van overlast, veroorzaakt door bestuurders van snelle fietsen met trapondersteuning, waaronder met name fatbikes. Fatbikes zijn fietsen met dikke banden die eenvoudig kunnen worden opgevoerd en waarbij er nauwelijks getrapt hoeft te worden. Veel fatbikes lijken in de praktijk – qua uitstraling, gereden snelheid en gewicht - meer op een snorfiets dan een fiets. Snorfietsen zijn al jaren niet toegestaan op fietspaden en veel gebieden in Amsterdam vanwege de verkeersveiligheid, overlast en verkeershinder.
- Uit politie en meldingenregistraties blijkt dat fatbikes in specifieke gebieden ernstige hinder en veiligheidsrisico's veroorzaken. Veel voorkomende meldingen zijn:
    - Hinderlijk en agressief rijgedrag
    - Conflicten en ongevallen tussen fatbikes, voetgangers en fietsers onderling in de openbare ruimte
    - Hoge snelheden in voetgangersgebieden
    - Rijden op trottoirs en plaatsen waar dit onveilig is
    - Gevaarlijke situaties rondom scholen en aanrijdingen met autoverkeer
- De ervaren overlast en het aantal meldingen en klachten over fatbikes blijft toenemen, net als de maatschappelijke roep om meer maatregelen. Veel Amsterdammers voelen zich onveilig op straat en het fietspad en geïntimideerd door fatbikers. Dit bleek ook onlangs uit een petitie die door meer dan 2100 Amsterdammers is ondertekend en aangeboden wordt

aan de Raad. Dit jaar alleen al zijn er dit jaar tot op heden meer dan 1900 meldingen in de stad specifiek over fatbikeoverlast gedaan.

- Uit onderzoek van VeiligheidNL is gebleken dat het aantal SEH-bezoeken als gevolg van ongevallen met fatbikes de afgelopen jaren sterk gestegen is. Het eerste halfjaar van 2025 zijn er in de gemeente Amsterdam tenminste 103 fatbike slachtoffers behandeld door de ambulancedienst, tegenover tenminste 241 op een e-bike.
- Slachtoffers op fatbikes zijn zeker in vergelijking met e-bike slachtoffers vaak in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar, dit betrof ruim de helft van alle op fatbike geregistreerde slachtoffers. In twee derde van deze ongevallen met fatbikes van 12-17 jarigen was er sprake van een botsing met een andere verkeersdeelnemer, vaak met een auto. Ook artsen waarschuwen. Zij zien steeds meer kinderen die gewond raken op een fatbike. In totaal is 20 tot 30% van alle fietsen in Amsterdam een e-bike, waar de fatbike een klein deel van uitmaakt. Toch komt de fatbike dus relatief vaak voor in de ongevallencijfers.
- Dit gaat mij als wethouder aan het hart, omdat ik als ambitie heb dat de jongere verkeersdeelnemer zich veilig te voet en op de fiets door de stad kan bewegen en spelen.

Noodzaak voor de maatregel

- Veel fatbikes voldoen niet aan de regelgeving voor e-bikes waar ze onder vallen. Zo hebben ze een te groot vermogen (meer dan de toegestane maximale 250 watt), illegale software of een gashendel waarmee de fatbike opgevoerd kan worden. Naast de verkeersonveiligheid- en verkeershinder die veel fatbikes veroorzaken door hun (in vergelijking met andere fietsen) hoge tempo en gewicht, is het ook overlastgevend gedrag dat in het oog springt door fatbike-bestuurders en/of hun passagiers. De overlast bestaat naast hinderlijk en gevaarlijk rijgedrag uit het lastig vallen van onder meer vrouwen in de openbare ruimte en onnodig rondhangen op fietspaden door jongeren. Het rijden op fatbikes wordt ingezet als overlastgevend gedrag makkelijkt door de snelheid waarmee ze verplaatsen.
- We zien geen verbetering in de overlast. Dit ondanks inspanningen van het college tot nu toe om hier extra maatregelen op in te te zetten (zoals het voeren van campagne over de risico's van het opvoeren, brieven aan scholen en proeven met adviessnelheden) en prioriteit van de politie om door middel van handhaving van opgevoerde en illegale e-bikes waaronder fatbikes aan te pakken.
- Het Rijk heeft recentelijk na diverse onderzoeken (DTV, 2024[1] ; Goudappel, 2025[2]) geconcludeerd dat er geen nieuw wettelijk kader komt om fatbikes apart te onderscheiden van e-bikes. Daarmee is er geen verbod mogelijk vanuit de landelijke verkeerswetgeving. Een minimumleeftijd van 12 jaar en helmplicht voor alle e-bikes tot 18 jaar zijn nog in onderzoek. Tegelijkertijd geeft het Rijk ook aan dat gemeenten zelf in de APV regels kunnen stellen om overlast tegen te gaan over onderwerpen waarvoor geen landelijke regels gelden of aanvullende regels stellen op landelijke regelgeving. Voor het instellen van een lokaal fatbikeverbod is nog geen jurisprudentie, verschillende gemeenten zijn dit wel aan het verkennen (zoals Enschede, Dordrecht).
- Aangezien de inspanningen van het college, politie en andere instanties (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en Inspectie Leefomgeving en Transport, en Douane) tot nu toe én het Rijk vooralsnog geen structurele oplossingen biedt om de overlast grondig aan te pakken, ziet het college zich genoodzaakt om voor lokale gebiedsverboden voor het rijden op fatbikes te kiezen om daarmee daar waar het nodig is de veiligheid van alle Amsterdammers te waarborgen.
- Doel van de maatregel is bescherming van voetgangers en kwetsbare verkeersdeelnemers en het beperken van hinder en overlast.

Wijze van uitvoering

- Het voorliggende APV-wijzigingsvoorstel stelt de mogelijkheid voor een gebiedsverbod voor fatbikes voor. Deze worden gedefinieerd als elektrisch ondersteunde fiets met banden dikker dan 7 centimeter. Als de APV bepaling door de raad wordt aangenomen, zal het verbod gelden in aan te wijzen gebieden gelden, daar waar overlast door rijdende fatbikes is. Te denken valt aan drukke gebieden met veel fietsers en voetgangers zoals het Vondelpark of andere parken dan wel fietspaden of gebieden. De burgemeester wordt bevoegd om gebieden of weggedeelten aan te wijzen waar dit verbod geldt door middel van aanwijzingsbesluiten. Normale fietsen en elektrische fietsen blijven wel toegestaan in deze gebieden.
- Het college kiest daarbij voor een duidelijk objectief, bepaalbaar onderscheid tussen e-bikes en fatbikes op basis van bandendikte als criterium. Optionele kenmerken zijn een niet-verstelbaar zadel en een zadel geschikt voor meerdere personen (buddyseat). Uit landelijk onderzoek blijkt dit de meest kansrijke manier om het onderscheid te maken. De daarbij genoemde verwachting dat fabrikanten hun fietsen gaan aanpassen geldt vooral bij het aanpassen in landelijke wet- en regelgeving. Bovendien kan deze wijziging relatief snel ingaan, waardoor de overlast in bepaalde gebieden direct een halt toegeroepen kan worden.
- Bij de uitvoering van een verbod op het rijden met fatbikes in bepaalde gebieden richten we ons in eerste instantie op communicatie en toezicht. Vanuit de gemeente geven we aan waarom in bepaalde gebieden in Amsterdam een fatbikeverbod nodig is. Het is een onderwerp dat erg leeft in de maatschappij. In de aangewezen gebieden komt bebording en grondmarkeringen om aan te geven dat er een fatbikeverbod geldt. Om fatbikers een handelingsperspectief te geven, geven we aan welke alternatieve routes zij kunnen gebruiken. Ook informeren wij de buurt over het fatbikeverbod. Als optie kunnen we een ondersteunende campagne inzetten om de zichtbaarheid en bekendheid van het fatbikeverbod in de stad te vergroten.
- Handhaving vindt getrapt plaats, met eerst inzet van bijvoorbeeld verkeersregelaars/fietscoaches, en in de beginperiode ruimte voor waarschuwingen en later - waar mogelijk - gevolgd door consequenter (en strikter) optreden. Over handhaving dienen bij bestuurlijke vaststelling en de verdere realisatie van deze maatregel nadere afspraken over te worden gemaakt met politie en THOR.

Juridisch advies en kader

De juridische advisering is bijgevoegd als bijlage bij deze collegevoordracht. Hieruit blijkt onder meer het volgende:

- Wettelijk gezien vallen fatbikes onder de (verkeers)regels voor e-bikes met trapondersteuning tot 25km per uur. Er is geen jurisprudentie van gemeenten die via de APV fatbikes lokaal verboden hebben en hier zelf een definitie bij bedacht hebben om dit mogelijk te maken.
- Verkeersmaatregelen zijn in uitputtend geregeld in de Wegenverkeerswet en onderliggende regelgeving. Dat betekent dat een gemeente verkeersregels (zoals verbod voor een bepaalde categorie voertuigen, of snelheidslimieten) niet via de APV mag regelen. Dat zou in strijd zijn met hogere wetgeving. Een gemeente kan in de APV bepalingen opnemen die gaan over openbare orde en veiligheid of te maken hebben met het gebruik van de openbare ruimte. Bijvoorbeeld:
    - "Verbod om met voertuigen het park te betreden" (met als motief bescherming van groen/natuur, niet verkeersveiligheid). Maar dan gaat het over het park zelf en niet over de fietspaden.
    - Regels tegen hinderlijk gebruik van voertuigen (bijvoorbeeld crossen op grasvelden).

- De APV kan derhalve regels bevatten die gaan over de openbare orde, parkeren, natuur of leefbaarheid in relatie tot voertuigen, zolang dat niet neerkomt op een verkeersregel die uit het belang van verkeersveiligheid wordt gesteld.
- Het voorgesteld APV artikel betreft een openbare-orde-gebaseerd verblijf- en gebruiksverbod in specifiek daarvoor aangewezen zones, inclusief de daar aanwezige openbare weg. Dergelijke gebiedsverboden zijn herhaaldelijk toegestaan in rechtspraak (bijv. skateboardverboden, bierfietsverboden, fietsverboden in voetgangersgebieden, lachgasverboden)
- Het college onthoudt zich van een mening over de precieze reikwijdte van juridische mogelijkheden. Het college ziet contrair aan het juridisch advies voldoende aanleiding en noodzaak in de feitelijke overlast om het mogelijk te maken om gebieden aan te wijzen waar een verbodsbepaling ingesteld kan worden voor fatbikes.

2. Instemmen met het vrijgeven van consultatie voor de stadsdelen van de nieuwe APV-bepaling om het rijden op fatbikes in bepaalde gebieden te kunnen verbieden

De inhoud van de voor te stellen APV-wijzigingen betreft:

Een aanwijzingsbevoegdheid in de APV op te nemen op grond waarvan de burgemeester wegen, weggedeelten en gebieden kan aanwijzen waar het verboden is voor het rijden op fatbikes. Met deze bevoegdheid kunnen de gebieden of routes worden aangewezen waar fatbikes zich het meest concentreren en waar de overlast zich het sterkst manifesteert. Als bevoegd orgaan is de burgemeester aangewezen, omdat de aanwijzingsbevoegdheid primair is gegeven in het kader van overlastbestrijding.

De tekst van het nieuwe APV artikel luidt als volgt:

Artikel 1

In artikel 1.1 (begripsomschrijvingen) wordt na onderdeel 2, onder vernummering van onderdeel 3 tot en met 7 tot onderdeel 4 tot en met 8, een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

4. Fatbike: Een fiets met trapondersteuning tot 25 km/u met banden breder dan 7 cm;

Artikel 3

Na 2.17B Aanwezigheid medewerker met diploma sociale hygiëne op vervoermiddel

wordt een nieuw artikel 2.17C ingevoegd, luidende:

2.17C Fatbikes

1. Het is de bestuurder van een fatbike verboden zich met een fatbike te bevinden op door de burgemeester aangewezen gebieden, wegen of weggedeelten.

Artikel 4

Artikel 6.1 (strafbepaling) wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden:

Artikel 6.1 Strafbepaling

Overtreding van het bij of krachtens de volgende artikelen bepaalde en de op grond van artikel 1.6 gegeven voorschriften en beperkingen wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of met een geldboete van de tweede categorie:

1.8, 1.9, 2.2 eerste lid, 2.2 tweede lid, 2.2 derde lid, 2.2a, 2.3, 2.4, 2.5 eerste lid, 2.7 eerste lid, 2.7 tweede lid, 2.7 derde lid, 2.7 vierde lid, 2.8 tweede lid, 2.10 vierde lid, 2.10 vijfde lid, 2.10 zesde lid, 2,12 eerste lid, 2,12 tweede lid, 2,12 vierde lid, 2.13 eerste lid, 2.15 vierde lid, 2.16 eerste lid, artikel 2.16c, artikel 2.16d, 2.17 eerste lid, 2.17 tweede lid, 2.17 vijfde lid, 2.17A eerste lid, 2.17B, 2.17C, 2.18 eerste lid, 2.18 tweede lid, 2.19 eerste lid, 2.19 tweede lid, 2.20 eerste lid, 2.21, 2.22 eerste lid, 2.23 eerste lid, 2.25 eerste lid, 2.25 tweede lid, artikel 2.25a, tweede lid, 2.26 derde lid, 2.26 vierde lid, 2.27 eerste lid, 2.27 tweede lid, 2.31 eerste lid, 2.36 tweede lid, 2.39 tweede lid, 2.40 eerste lid, 2.41 zevende lid, 2.44 vierde lid, 2.45 tweede lid, 2.47 eerste lid, 2.48, 2.49 eerste lid, 2.49 tweede lid, 2.50 eerste lid, 2.50 tweede lid, 2.50 derde lid, 2.51 eerste lid, 2.52 eerste lid, 2.53 eerste lid, 3.4, 3.5, 3.8 eerste lid, 3.12, 3.13, 3.14 eerste lid, 3.16 tweede lid, 3.18, 3.19 eerste lid, 3.20, 3.21, 3.26, 3.27 eerste lid, 3.27 tweede lid, 3.30 eerste tot en met zevende lid, 3.34 eerste lid, 3.34 tweede lid, 3.38 tweede lid, 3.40 eerste lid, 3.45 derde lid, 3.47, 3.50, 3.51, 3.53 eerste lid, 3.54, 3.59 tweede lid, 3.60 eerste lid, 3.60 tweede lid, 3.60 derde lid, 3.64, 4.2 eerste lid, 4.3 eerste lid, 4.5 vierde lid, 4.6, 4.7 eerste lid, 4.9 eerste lid, 4.10 tweede lid, 4.11 eerste lid, 4.12 eerste lid, 4.13 eerste lid, 4.14 eerste lid, 4.16 eerste lid, 4.17 eerste lid, 4.17 vierde lid, 4.17 zesde lid, 4.18, 4.19 eerste lid, 4.20 eerste lid, 4.21 eerste lid, 4.21 tweede lid, 4.22 eerste lid, 4.23 eerste lid, 4.24 eerste lid, 4.25 eerste lid, 4.26, 4.27, 5.2 eerste lid, 5.3, 5.3A eerste lid, 5.4 eerste lid, 5.5 eerste lid, 5.7 eerste lid, 5.7 tweede lid, 5.7 derde lid, 5.8 eerste lid, artikel 5.8A, 5.9 eerste lid, 5.9 tweede lid, 5.9 derde lid, 5.9 vierde lid, 5.10, 5.11, 5.12 eerste lid, 5.13 eerste lid, 5.13 tweede lid, 5.14, 5.15 eerste lid, 5.16 eerste lid, 5.17, artikel 5.18.

Het college wordt gevraagd in te stemmen met het vrijgeven voor consultatie aan de stadsdelen van de APV wijziging incl. bijbehorende toelichting. De consultatieperiode is van 26 november tot 5 januari 2026. Na de consultatieperiode worden de reacties verzameld en verwerkt en wordt de wijziging van de APV- bepaling naar verwachting ter instemming aan de raad van 18/19 februari 2026 aangeboden.

Duurzaamheid

Maatschappelijk is de roep om meer maatregelen groot. Een verbod voor fatbikes in bepaalde gebieden zou kunnen leiden tot meer verkeersveiligheid en een prettiger gebieden, in die zin dus duurzamer in brede zin voor de Amsterdammers die daar verblijven, wandelen en veilig willen fietsen.

Participatie

Zie bijgaand participatieplan. Naast de consultatie van de stadsdelen en het stadsgebied betrekken we ook de Politie en THOR bij het voorstel. Zij zijn belangrijke stakeholders en spelen een rol bij de mogelijke uitvoering en handhaving van een fatbikeverbod. Wij vragen hen in deze fase om hun advies en aandachtspunten.

Het college kiest niet voor een algemene inspraakprocedure waar iedereen kan inspreken. Dit omdat:

- Er voor het college voldoende signalen en meldingen van bewoners zijn waaruit blijkt dat voorgestelde maatregel noodzakelijk is
- De belangen van de verschillende belanghebbenden (of betrokken partijen) nu al goed zijn meegenomen in de voorbereiding

- Er beperkt tot geen ruimte is voor bewoners en belanghebbenden om inhoudelijke wijzigingen aan te brengen op de APV bepaling; een inspraakprocedure zou dus geen invloed hebben op de inhoud van de bepaling.

Financiële onderbouwing

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties. Na vaststelling van voorliggende (al dan niet gewijzigde) APV-bepaling in de raad worden specifieke gebieden aangewezen door middel van APV aanwijzingsbesluiten en een concreter uitvoeringsplan inclusief benodigde dekking opgesteld.

Communicatie

Binnen de gemeente

De APV-wijziging wordt opgenomen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De consultatie op de APV-wijziging volgt in afstemming met de stadsdelen, politie en THOR. Tegelijk met de aanbieding van de raadsinformatiebrief aan de commissie AZ verschijnt ook een persbericht. De verwachte planning is om na de consultatieperiode in de raad van februari 2026 het definitieve APV artikel in de Raad te behandelen.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-075060	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2025-075064	Bijlage 4 - Juridisch advies VOR - Fatbikeverbod in bepaalde gebieden.docx (msw12)
AD2025-075065	Bijlage 1 - Raadsinformatiebrief Aanpak snelle elektrische fietsen en Fatbikeverbod in bepaalde gebieden.docx (msw12)
AD2025-075067	Bijlage 3 - Participatieplan Fatbikeverbod in bepaalde gebieden.docx (msw12)
AD2025-075069	Advies (pdf)
AD2025-075071	Bijlage 2 - Concept Raadsvoorstel APV wijziging fatbikes.docx (msw12)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

VOR, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e@amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders