Q&A fatbike APV – fatbikeverbod in bepaalde gebieden

Fatbike

Wat is een fatbike? Hoe staat de fatbike in de APV beschreven?

- Een fatbike is een fiets die wordt gekenmerkt door zijn brede banden en trapondersteuning. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) wordt de definitie van een fatbike gebaseerd op de bandendikte, zodat verschillende typen fatbikes hieronder vallen.

- In de APV wordt de volgende definitie voorgesteld: *Fatbike: een fiets met trapondersteuning tot 25 km/u met banden die breder zijn dan 7 cm.* Een ander kenmerk is een niet-verstelbaar zadel waar meer meerdere personen op kunnen zitten (buddyseat). Dit laatste kenmerk wordt niet gebruikt voor handhaving, maar maken het herkennen van de meeste fatbikes eenvoudiger.

Ik heb een normale fiets met banden breder dan 7 cm, ben ik dan ook niet welkom?

- Het verbod geldt voor alle fietsen met trapondersteuning tot 25 km/u en met banden die breder zijn dan 7 cm.

Waarom een fatbikeverbod

Waarom kiest de gemeente specifiek voor een verbod op fatbikes?
De gemeente wil voor fatbikes een gebiedsverbod kunnen instellen omdat ze steeds meer overlast en gevaar veroorzaken. De overlast door fatbikes bestaat o.a. uit:

- gevaarlijk en hinderlijk rijgedrag
- rijden op plekken waar dat niet is toegestaan

Dit jaar ontving de gemeente al meer dan 1900 meldingen over fatbike-overlast. Daarnaast hebben meer dan 2.100 bewoners een petitie ondertekend met de oproep ‘Stop gevaar en intimidatie door fatbikes in Amsterdam’. Deze petitie is aangeboden aan de gemeenteraad. Daarnaast blijkt uit politierapporten en snelheidsmetingen dat veel fatbikes zijn opgevoerd. Helaas stijgt mede door deze ontwikkeling het aantal fietsongevallen in de stad. Fatbikes zijn vaak zwaarder en breder dan andere e-bikes en in combinatie met hun hoge snelheid kan dit leiden bij een botsing of val tot ernstige ongelukken. Om andere verkeersdeelnemers te beschermen, zoals voetgangers of andere fietsers, kiezen we voor deze maatregel. We hebben het voornemen om te starten met 1 gebied en onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen.

Waarom alleen een gebiedsverbod voor fatbikes en niet voor andere e-bikes?
We krijgen als gemeente veel overlast-meldingen van fatbikes. Dit gaat bijvoorbeeld om hard rijden waar dit niet gepast is, rijden op plekken waar dit niet mag zoals op de stoep of ander hinderlijk en gevaarlijk rijgedrag. Daarnaast blijkt uit politierapporten en snelheidsmetingen dat veel fatbikes zijn opgevoerd. Helaas stijgt mede door deze ontwikkeling het aantal fietsongevallen in de stad. Fatbikes zijn vaak zwaarder en breder dan andere e-

bikes en in combinatie met hun hoge snelheid kan dit leiden bij een botsing of val tot ernstige ongelukken.

Met de landelijk overheid blijven we wel in gesprek voor meer regels voor alle e-bikes (waaronder fatbikes) zoals een minimumleeftijd en helmplicht. Deze regels kan de gemeente zelf niet instellen.

Is *dit niet discriminatie van jongeren (met migratieachtergrond) en andere fatbike gebruikers?*
Het verbod is niet gericht op een specifieke groep mensen maar op een type voertuig. Fatbikes zijn een populair vervoermiddel onder jongeren in de hele stad. De afgelopen jaren is het aantal meldingen van overlast door fatbikes toegenomen. Dit kan hard rijden zijn op plekken waar dit niet gepast is (zoals parken), rijden op de stoep of ander hinderlijk en gevaarlijk rijgedrag. Om de veiligheid te waarborgen, kiezen we daarom voor een objectieve en duidelijke maatregel. Het verbod is gebaseerd op het type voertuig met een duidelijk meetbaar kenmerk (bandbreedte). Dit is vergelijkbaar met de eerdere maatregel om de bierfiets te verbieden in bepaalde gebieden.

Het gaat niet om een totaalverbod van de fatbikes. We hebben het voornemen om te starten met 1 gebied en onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen.

Daarnaast blijkt uit politierapporten en snelheidsmetingen dat veel fatbikes zijn opgevoerd. Helaas stijgt mede door deze ontwikkeling het aantal fietsongevallen in de stad. Fatbikes zijn vaak zwaarder en breder dan andere e-bikes en in combinatie met hun hoge snelheid kan dit leiden bij een botsing of val tot ernstige ongelukken. Om anderen te beschermen, zoals voetgangers of andere fietsers, kiezen we daarom voor deze objectieve en duidelijke maatregel.

Voor fatbikes gebruikers die zich netjes aan de verkeersrzegels houden en geen overlast veroorzaken, worden zij nu niet benadeeld?
We begrijpen dat dit vervelend is. Maar in sommige gebieden zorgen fatbikes door overlastgevend gedrag voor overlast en onveilige situaties. Om andere Amsterdammers te beschermen, zoals voetgangers of andere fietsers, spelende kinderen etc. bekijken we waar we een gebiedsverbod instellen. Het gaat niet om een totaalverbod van fatbikes. We hebben het voornemen om te starten met 1 gebied en doen onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen. Fatbike gebruikers kunnen altijd via een alternatieve route op hun bestemming komen of met de fatbike aan de hand lopen in het gebied.

Hoeveel ongelukken zijn er in de stad met fatbikes?
In totaal is 20 tot 30% van alle fietsen in Amsterdam een e-bike. De fatbike is daar een relatief klein deel van, toch komt de fatbike relatief vaak voor in de ongevallencijfers. Het eerste halfjaar van 2025 zijn er in de gemeente Amsterdam tenminste 103 fatbike slachtoffers behandeld door de ambulancedienst, tegenover tenminste 241 op een ander soort e-bike.

Slachtoffers op fatbikes vallen in vergelijking met e-bike slachtoffers vaak in de leeftijdscategorie van 12 tot en met 17 jaar.

Locaties

Welke voorbeelden van drukke gebieden zouden voor een gebiedsverbod in aanmerking komen?
Drukke gebieden waar overlast is en veel kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, kunnen in aanmerking komen voor gebiedsverbod. Een voorbeeld is het Vondelpark waar wandelaars, fietsers, hondeneigenaren en spelende kinderen samenkomen. We hebben het voornemen om te beginnen met één gebied en onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen.

Gaat de gemeente dit uitbreiden naar meer plekken?
We hebben het voornemen om te beginnen met één gebied en onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen.

Waar wordt het eerste gebiedsverbod ingesteld?
Hier werken we nog aan. We verwachten dat het eerste gebiedsverbod medio 2026 wordt ingesteld.

Geldt het verbod altijd of alleen op drukke momenten?
Het verbod geldt altijd. Eventuele uitzonderingen, die nu nog niet bekend zijn, worden op het verkeersbord aangegeven.

Hoe wordt omgegaan met bewoners in deze gebieden die zelf een fatbike hebben?
Per gebied wordt hier naar gekeken. We hebben het voornemen om te starten met 1 gebied en onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen.

Zal het eerste gebiedsverbod gelden in het Vondelpark?
We hebben het voornemen om later dit jaar het verbod in te voeren in één gebied. Het Vondelpark is een mogelijke locatie. We bekijken eerst wat de effecten zijn van dit verbod. Op basis van deze resultaten wordt samen met de stadsdelen gekeken in welke overlastgebieden het verbod kan worden ingevoerd.

Hoe gaan jullie meten wat het effect is op omliggende fietspaden? / Worden omliggende fietspaden door de komst van fatbikes verkeersonveiliger?
We hebben het voornemen om te beginnen in 1 gebied. Bij het instellen van dit gebied communiceren wat de alternatieve routes zijn voor fatbikes. We bekijken wat dan het effect is op de omliggende fietspaden.

Handhaving & boetes

Hoe wordt dit gehandhaafd?
Als een gebiedsverbod ingaat zullen wij dit communiceren via verschillende kanalen en ook de alternatieve routes voor fatbikes. Bij het gebied komt duidelijke bebording waar het gebiedsverbod precies geldt. We hebben het

voornemen om met 1 gebiedsverbod te beginnen en hiervoor wordt de precieze inzet van handhaving nog uitgewerkt.

Hoe hoog wordt de boete?
Dat is nog niet bekend. Dit zal bekend zijn wanneer het eerste gebiedsverbod ingaat. We verwachten dat de boete ongeveer even hoog zal zijn als het APV gebiedsverbod voor groepfietsen (bierfiets). Dat was 110 euro in 2025 en wordt elk jaar geïndexeerd.

Waarom niet eerst streng handhaven op opgevoerde fatbikes in plaats van een verbod?
Parallel gaat de politie door met haar eigen beleid op het bekeuren van opgevoerde fatbikes. Dit verbod staat hier los van. Boa's zijn niet bevoegd om te handhaven op snelheid.

Hoe gaat de banddikte gemeten worden?
Dit wordt nog uitgewerkt en besproken.

Uitzonderingen
En wat als iemand een fatbike gebruikt voor werk, zoals bezorgers? Hoe bereiken zij hun bestemming?
Iedereen met een fatbike kan via andere routes om het gebied heen naar de bestemming rijden. Binnen het gebied waar het verbod geldt, mag je niet op de fatbike rijden maar wel met de fatbike aan de hand lopen.

Geldt het verbod ook voor fatbikes die wél aan de regels voldoen?
Het verbod geldt voor alle fatbikes.

Communicatie
Hoe weten mensen waar de grenzen van het verbodsgebied liggen?
De grenzen van het verbodsgebied worden aangegeven met o.a. borden. Daarnaast informeren we via andere kanalen van de gemeente, zoals social media, waar het verbod geldt. Ook geven we aan wat de alternatieve routes zijn voor fatbikes. Omdat dit onderwerp vaker in het nieuws is geweest, verwachten we ook bij het instellen van een gebiedsverbod media-aandacht in de (lokale) pers. Dit vergroot de bekendheid.

Hoe worden fatbike gebruikers op de hoogte gesteld van een gebiedsverbod?
Met bebording die duidelijk aangeven waar het gebiedsverbod geldt. Daarnaast informeren we via andere kanalen van de gemeente, zoals social media, waar het verbod geldt.

Komt er bebording? En hoe ziet die eruit?
Er komt bebording. Hier werken we nog aan.

Hoe worden toeristen geïnformeerd?
Verhuurbedrijven, ondernemers en verkopers van fatbikes worden geïnformeerd.

Effectiviteit

Draagt dit echt bij aan verkeersveiligheid? Hoe wordt het gemeten?
We hebben het voornemen om te starten met 1 gebied waar het gebiedsverbod geldt. In dit gebied monitoren we de effecten van het verbod. We meten of er minder overlast is en of mensen zich aan het verbod houden. Zo beoordelen we of het bijdraagt aan het verminderen van overlast en aan de veiligheid.

Is dit niet vooral symboolbeleid?
De gemeente neemt deze maatregel omdat andere maatregelen zoals campagnes, snelheid verlagende-actie en controles, onvoldoende effect hebben op de mate van overlast. De overlast en de gevaarlijke situaties door fatbikes blijven toenemen, mede door het gebruik van opgevoerde en illegale exemplaren. Ondanks de inzet van politie, het Rijk en andere instanties zijn er nog geen structurele oplossingen gevonden. Het verbodsgebied is daarom een stap die we nemen om overlast van fatbikes in drukke gebieden om de veiligheid te waarborgen. We hebben het voornemen om te starten met 1 gebied, hiervan te leren en naar de effecten te kijken voordat andere gebieden worden aangewezen.

Gaan fatbike-fabrikanten de banden niet dunner maken zodat het verbod niet voor hen geldt?
Het zou kunnen dat fabrikanten de banden van de fatbikes zullen aanpassen. Of dit zo is, is niet te voorspellen. Wel hebben we het voornemen om met 1 gebied te beginnen en onderzoek te doen naar het effect voordat andere gebieden worden aangewezen. Om voor zo'n klein gebied de banden aan te passen daarvan schatten we in dat de kans klein is.

Waarom geen andere maatregelen zoals helmplicht, minimum leeftijd of kentekenplicht?
Dit soort regels kunnen wij als gemeente niet instellen. Dit is aan de landelijke overheid. Wel blijven wij met de landelijk overheid in gesprek voor meer regels voor alle e-bikes (waaronder fatbikes) zoals een minimumleeftijd en helmplicht.

Wat doen wij binnen de gemeente nog meer tegen fatbikes/e-bikes?
- We lobbyen als gemeente bij de landelijke overheid voor meer regels voor de fatbike waaronder een helmplicht en minimale leeftijd.
- De politie blijft handhaven met rollerbankacties om opgevoerde fatbikes van de weg te halen.
- Campagnes om jongeren te waarschuwen voor de risico's van het opvoeren van fatbikes en e-bikes.
- We bieden als gemeente gratis verkeerseducatie aan op basis- en middelbare scholen en MBO-scholen. Hier worden ook de risico's van hoge snelheden, veilig rijgedrag en het opvoeren van e-bikes en fabikes behandeld.
- In de schooljaren 2023/2024 en 2024/2025 is namens de wethouder een brief gestuurd naar alle basisscholen in Amsterdam. Deze brief was gericht aan de ouders van kinderen in groep 8. Vaak schaffen ouders dan een nieuwe fiets aan wanneer hun kinderen naar de middelbare school

gaan. Het doel was om hen te informeren over risico's en regels van e-bikes en fatbikes.

In het nieuwe coalitieakkoord staat dat ze van plan zijn om een helmplicht en minimumleeftijd voor fatbikes willen instellen en de mogelijk om als gemeente een fatbikevrije gebieden aan te wijzen. Waarom wachten er hier niet op?
De maatregelen zoals een helmplicht, minimumleeftijd en fatbikevrije gebieden vereisen nog een meerderheid en juridisch onderzoek. Dit proces kan nog een tijd duren. Daarom kiest gemeente ervoor om nu al een gebiedsverbod in te stellen via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), zodat we sneller actie kunnen nemen tegen de overlast en gevaarlijke situaties.

Juridische vragen
Wat is een APV?
De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is eigenlijk een wetboek voor de gemeente. In de Algemene Plaatselijke Verordening, afgekort APV, staan regels die in een gemeente gelden. De regels gelden voor iedereen: voor inwoners van de gemeente en ook voor bezoekers. De APV wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Elke gemeenteraad stelt zijn eigen regels vast. Hierdoor kunnen de regels verschillen per gemeente.

Kan de gemeente dit wel doen volgens de wet?
Wettelijk gezien vallen fatbikes onder de (verkeers)regels voor e-bikes. Om overlast van fatbikes tegen te gaan, kan de gemeente dit opnemen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In de APV staan de kenmerken van een fatbike omschreven en wat voor overlast er wordt aangepakt. Een vergelijkbare aanpak is eerder toegepast bij het weren van de bierfiets in het centrum.

Waarom regelt de gemeente dit zelf en ligt dit niet bij Den Haag?
Al langere tijd zijn we als gemeente samen met anderen met het Rijk (landelijke overheid) in gesprek om tot nieuwe verkeerswetgeving over te gaan en een aparte categorie voor fatbikes in te stellen inclusief kenteken, helmplicht en minimumleeftijd. Het Rijk heeft recent na diverse onderzoeken geconcludeerd dat er geen nieuw wettelijk kader komt om fatbikes te onderscheiden van e-bikes. De nieuwe coalitie heeft wel het voornemen om een helmplicht, minimumleeftijd en fatbikevrije gebieden in te stellen. Dit vereist nog een meerderheid en juridisch onderzoek. Dit proces kan nog een tijd duren. Daarom kiest gemeente ervoor om nu al een gebiedsverbod in te stellen via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), zodat we sneller actie kunnen nemen tegen de overlast en gevaarlijke situaties.

Waarom ligt er een negatief advies van juristen van de gemeente (V&OR) en wordt er toch een voorstel gedaan voor een APV-bepaling?
In dit advies staat dat de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) niet gebruikt kan worden voor verkeersmaatregelen. Het advies zegt verder dat de APV alleen werkzaam kan zijn met als doel het aanpakken van de overlast, verstoring van de openbare orde en veiligheid veroorzaakt door fatbikes. Het APV artikel is gericht op het beperken van de hinder en overlast. Onder

overlast valt bijvoorbeeld hard rijden waar dit niet gepast is, rijden op plekken waar dit niet mag zoals op de stoep en ander gevaarlijk en hinderlijk rijgedrag.

Gaan fabrikanten van fatbikes geen bezwaren indienen?
Het is mogelijk dat fabrikanten van fatbikes bezwaren indienen. De manier waarop het verbod is opgenomen in de APV is echter juridisch getoetst. Mocht er bezwaar komen, dan verwachten wij dit juridisch goed te kunnen onderbouwen en weerleggen.

Tijdslijn
Wanneer gaat het verbod in?
Naar verwachting zal het eerste gebiedsverbod medio 2026 ingaan.