Gemeente Amsterdam

30 september 2026

Evaluatie Fatbikeverbod Vondelpark 2026

30 September 2026

Inleiding

De gemeente Amsterdam heeft op 11 mei 2026 een fatbikeverbod ingevoerd in het Vondelpark. Met dit verbod wil de gemeente de overlast verminderen en de veiligheid verbeteren. Bestuurders van een fatbike mogen niet door het park rijden: zij kunnen om het park heen rijden of afstappen en lopend met de fatbike door het park gaan.

In deze rapportage leest u dat sinds het verbod er een sterke daling is van het aantal fatbikes in het Vondelpark, er meer fatbikes geteld worden op de wegen rondom het park en dat parkbezoekers in meerderheid positief zijn over het verbod en minder hinder ervaren. Er zijn ook duidelijk minder overlastmeldingen binnen gekomen bij de gemeente. Het aantal geregistreerde incidenten met fatbikes in het Vondelpark bij de Politie is gedaald in de maanden juli en augustus ten opzichte van de maanden ervoor, maar deze periode is te kort om uitspraken over te kunnen doen. Ook is niet vast te stellen of die daling samenhangt met het fatbikeverbod, de handhaving, seizoensinvloeden of andere factoren.



Fatbike in het Vondelpark

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk beschrijft de maatregel en de opzet van de monitoring. In hoofdstuk 2 worden de resultaten beschreven en het laatste hoofdstuk (3) sluit af met de conclusies en aanbevelingen.

Inhoud

Inleiding 2

1 Fatbikeverbod Vondelpark 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Maatregel 4
1.3 Monitoring 5
1.4 Bekendheid maatregel Vondelpark 6
1.5 Naleving verbod 6
1.6 Verplaatsing naar alternatieve routes 8
1.7 Meldingen, overlastcijfers 9
1.8 Veiligheidsbeleving 10

2 Conclusies en aanbevelingen 13
2.1 Conclusies 13
2.2 Aanbevelingen 14

Bijlagen 15

1 Fatbikeverbod Vondelpark

1.1 Aanleiding

In Canada was een fiets nodig om door de sneeuw te rijden en ook in de woestijn bleek een dikke band handig voor het rulle zand. Een nieuwe elektrische fiets was geboren: De fatbike. Ook bij de introductie in Nederland, rond 2013, werd de fiets gepresenteerd als een fiets voor de avonturiers. Dit imago én het gebruiksgemak sloeg aan, want de fatbike is populair - zeker bij jongeren. Het aanbod van fatbikes groeide en een groot deel bleek makkelijk op te voeren, waardoor velen sneller gaan dan de wettelijke, maximale snelheid van 25 km/u. Door de aantrekkelijke verkoopprijzen nam de verkoop snel toe en het aantal klachten over de snelheid en het gedrag van de gebruikers van de fatbike steeg.

Nu zijn we op het punt gekomen dat de fatbike als een probleem wordt ervaren. De berijders veroorzaken regelmatig overlast en hinder in de stad er zijn daarnaast ook veel (bijna) ongelukken. Dit leidt tot zorgen, zowel in Amsterdam als op landelijk niveau.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een lokaal fatbikeverbod. Daarbij wordt gekeken of er een onderscheid gemaakt kan worden tussen fatbikes en e-bikes. Naar verwachting worden de resultaten dit najaar gedeeld. Ook is de verwachting dat medio 2027 een helmplicht voor alle e-bikes onder de 18 jaar wordt ingesteld. Amsterdam volgt deze ontwikkelingen en pleit al langer voor landelijke regelgeving.

Tegelijkertijd wordt in Amsterdam overlast van fatbikes ervaren. Zeker op bepaalde plekken, zoals parken waar veel voetgangers lopen en kinderen spelen. Daardoor vinden bezoekers het park geen prettige omgeving meer. Vandaar dat een Algemene Plaatselijke Verordening (zie hier) is ingesteld in het Vondelpark om de fatbike te weren. In de APV wordt een fatbike, voor deze maatregel, omschreven als een fiets met trapondersteuning en banden breder dan zeven centimeter.

1.2 Maatregel

Sinds 11 mei 2026 mogen fatbikes niet meer door het Vondelpark rijden, om de overlast te verminderen en de veiligheid te verbeteren. Het Vondelpark is het eerste gebied in Amsterdam waar zo'n verbod geldt. Bij de ingangen van het park staan verbodsborden. Bij de start is met een communicatieaanpak de maatregel bekend gemaakt en zijn ook alternatieve routes voor fatbikes rond het park aangegeven.

De eerste twee weken van het verbod zijn er waarschuwingen uitgedeeld aan degenen die zich toch op een fatbike verplaatsten door het park. Sinds 25 mei worden er boetes uitgeschreven.



Figuur 1: verbodsbord bij één van de ingangen van het Vondelpark



Figuur 2: Grondmarkeringen in het Vondelpark

1.3 Monitoring

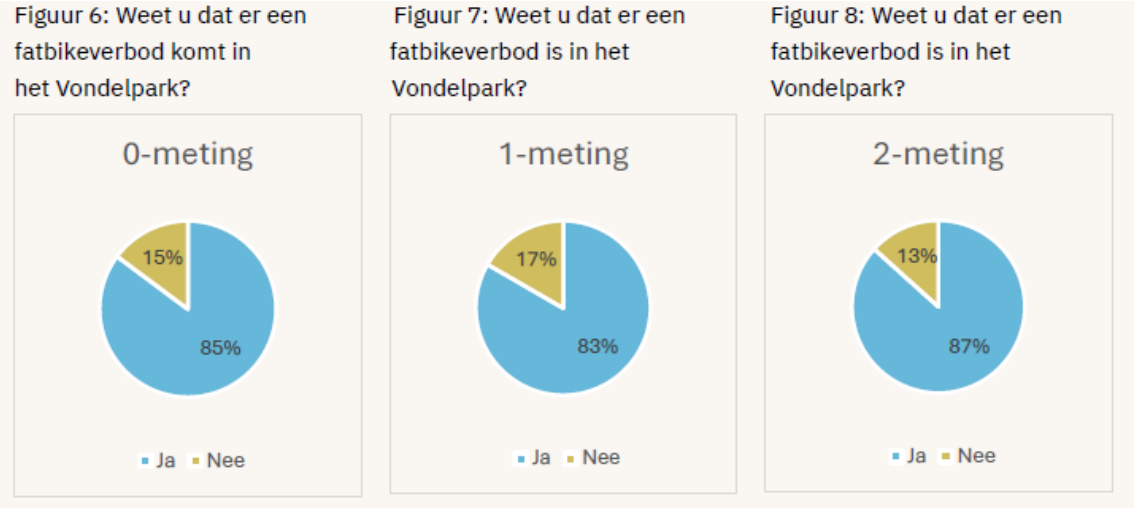
De nieuwe APV-maatregel van het fatbikeverbod is gemonitord; vooraf en gedurende de periode 11 mei tot 1 september. De monitoring combineert kwalitatieve en kwantitatieve informatie. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt of het fatbikeverbod daadwerkelijk effect heeft op de veiligheid en wat de parkgebruikers én fatbikegebruikers vinden van de maatregel.

Er is gebruik gemaakt van verschillende data. Zo zijn er tellingen uitgevoerd op locaties in en rondom het Vondelpark (op de logische, alternatieve routes rond het park). Handhavingsregistraties geven inzicht in de inzet op het verbod en de daarbij geregistreerde acties. Politiecijfers en gemeentelijke SIG-meldingen laten de mate van overlastmeldingen zien in de genoemde periode. Om de ervaringen over de (verkeers)veiligheid, overlast en het sentiment rondom fatbikes van verschillende parkgebruikers in kaart te brengen zijn straatinterviews afgenomen. Daarnaast heeft op dezelfde momenten een telling plaatsgevonden om het aantal fatbikes te meten, zowel in het Vondelpark als op de omliggende routes.
In het volgende hoofdstuk staan de resultaten.

Het verbod is kwalitatief en kwantitatief gemonitord. Dit is op 3 momenten gedaan: voorafgaand het verbod (0-meting), vijf weken na ingang van het verbod (1-meting) en ruim 3 maanden later (2-meting).

1.4 Bekendheid maatregel Vondelpark

De bekendheid van de maatregel is groot. Het overgrote deel van de 62 ondervraagde parkgebruikers (voetgangers, fietsers) weet dat er een fatbikeverbod geldt.



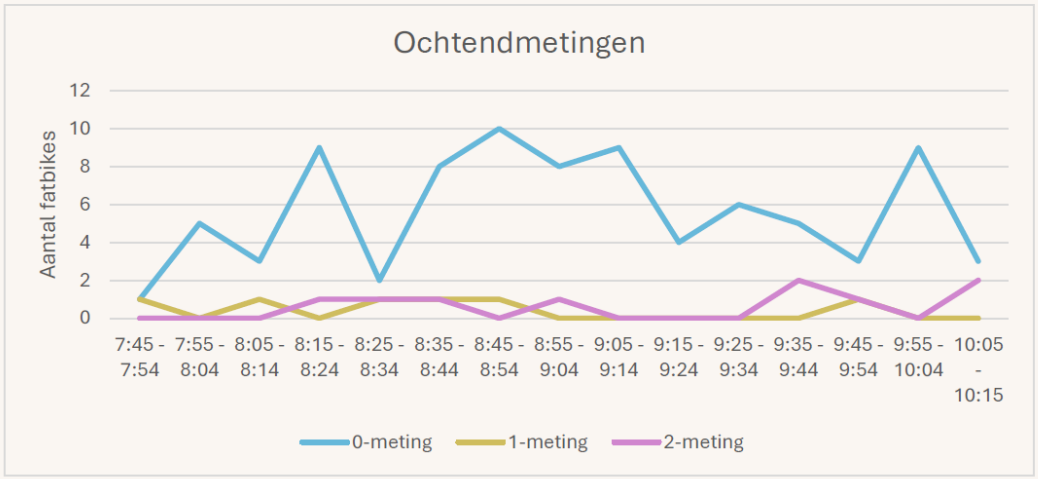
Figuur 3: meting onder parkgebruikers (exclusief fatbikegebruikers) naar de bekendheid van de maatregel (DSP, 2026).

Onder fatbikegebruikers is de bekendheid heel hoog: 71 van de 73 respondenten (97%) kennen het verbod.

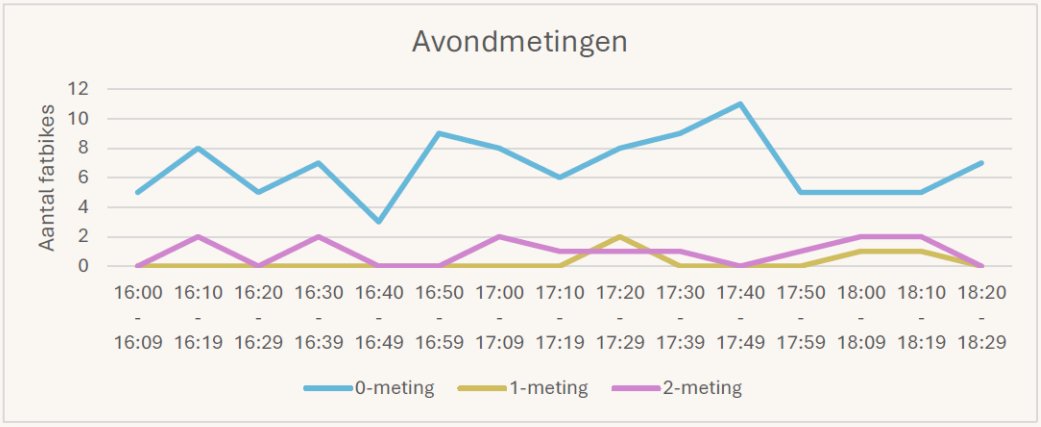
1.5 Naleving verbod

Uit de metingen komt een duidelijke afname van het aantal fatbikes naar voren. Voor het verbod inging werden er tussen de 85 en 101 fatbikes geteld in 2,5 uur tijd. Bij de 1-meting is dit aantal gedaald naar vier tot zes. Bij de 2-meting ligt dit aantal iets hoger, namelijk tussen de zes en veertien. Daarnaast kiest een enkele fatbikegebruiker ervoor door het park heen te lopen met de fatbike aan de hand.

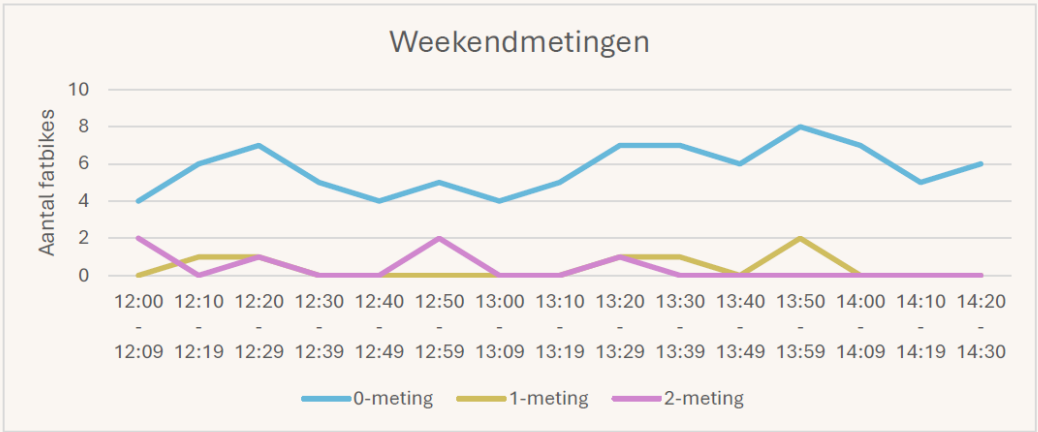
Figuur 12: Aantal fatbikes ochtendmeting



Figuur 13: Aantal fatbikes avondmeting



Figuur 14: Aantal fatbikes weekend meting



Handhaving
De gemeente heeft in de eerste twee weken van het verbod 63 officiële waarschuwingen afgegeven. Vanaf 25 mei werden er boetes uitgedeeld.
In de evaluatieperiode van 11 mei tot 1 september 2026 zijn 167 boetes en 138 waarschuwingen uitgedeeld. Boetes die op het moment van rapporteren nog in concept stonden, zijn niet meegenomen. De uiteindelijke aantallen kunnen daardoor nog iets hoger uitvallen.

Een aantal fatbikebestuurders die een boete hebben ontvangen hebben hier een bezwaarschrift tegen ingediend. 20 bezwaren zijn in behandeling genomen en ongegrond verklaard. Momenteel zijn er nog 8 in behandeling. Bestuurders van fatbikes kunnen eventueel nog in beroep gaan.

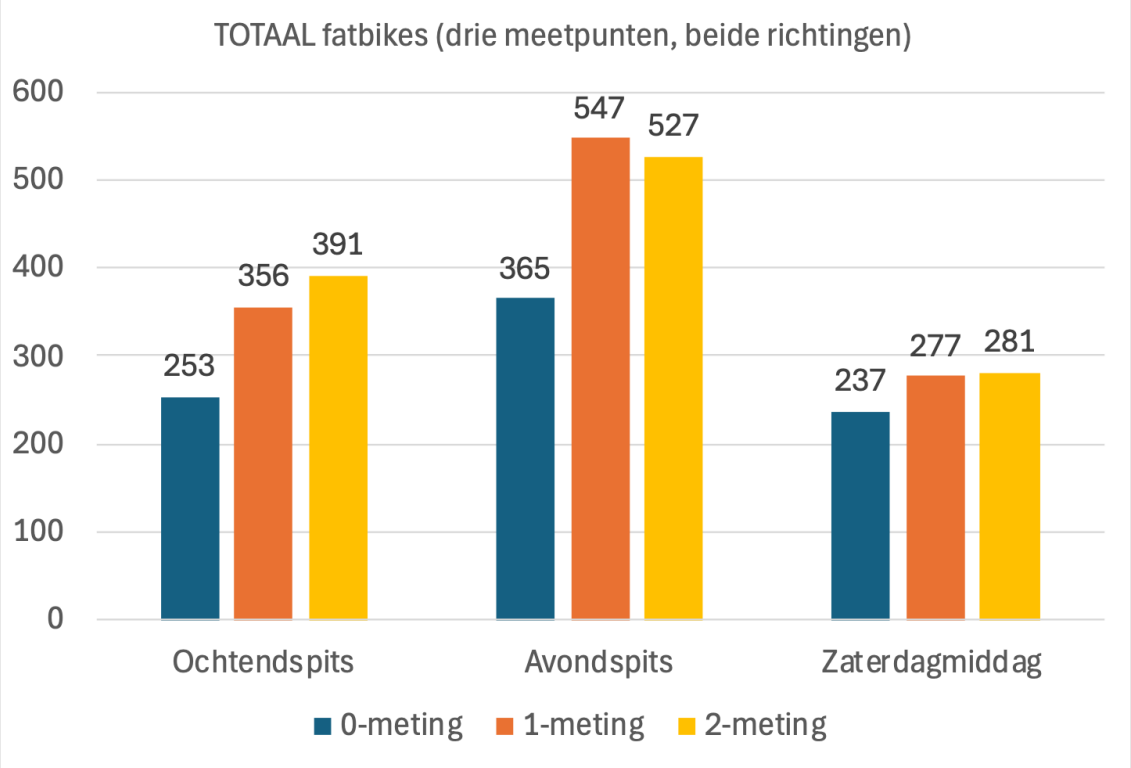
1.6 Verplaatsing naar alternatieve routes

Om een indicatie te krijgen van mogelijke verplaatsing van fatbikeverkeer zijn op drie alternatieve routes tellingen uitgevoerd: de Overtoom, de Koninginneweg en de Vondelparkbrug. Elke meting werd uitgevoerd tijdens een ochtendspits, avondspits en zaterdagmiddag. Een meting duurde 2,5 uur. Per locatie en rijrichting is vastgesteld hoeveel fatbikes passeerden.

Het totaalbeeld is duidelijk: op de drie alternatieve routes zijn bij zowel de 1- meting als de 2-meting aanzienlijk meer fatbikes geteld dan bij de 0-meting. Het totaal stijgt naar +38% in de 1-meting en +40% in de 2-meting. De 1- en 2-meting liggen dicht bij elkaar. Dit wijst erop dat de toename op de omliggende routes niet alleen kort na invoering zichtbaar was, maar ook ruim drie maanden later nog aanwezig is.

Locatie	0-meting (week 19)	1-meting (week 25)	2-meting (week 36)
Overtoom	337	423 (+26%)	443 (+31%)
Koninginneweg	167	267 (+60%)	256 (+53%)
Vondelparkbrug	351	490 (+40%)	500 (+42%)
Totaal	855	1.180 (+38%)	1.199 (+40%)

Tijdens de ochtend- en avondspits is de toename het sterkst. Gemiddeld zijn in deze spitsperioden bij de 1- en 2-meting ongeveer 48% meer fatbikes geteld dan bij de 0-meting.
Op zaterdagmiddag is de toename kleiner en bedraagt deze gemiddeld ongeveer 17%.



Figuur 4 Totalen fatbikes per tijdvak: 0-, 1- en 2-meting (Rijnders Verkeersadvies)

1.7 Meldingen, overlastcijfers

Naast de tellingen en interviews die zijn afgenomen is ook gekeken naar meldingen die zijn binnenkomen bij de gemeente, zogeheten SIG-meldingen. Hieruit blikt dat de overlast grotendeels is verdwenen na invoering van het fatbikeverbod. In de periode tussen 11 mei en 1 september 2026 zijn 23 officiële meldingen waarin fatbikes worden genoemd, ingediend. Een aanzienlijk deel hiervan heeft echter betrekking op de plaatsing van de verbodsborden, vragen over het verbod of andere vormen van overlast waarbij een fatbike slechts zijdelings wordt genoemd. Tien melders constateren dat er ondanks het verbod nog steeds fatbikes door het park rijden.

Ook de SIG-meldingen op de omliggende alternatieve routes, waar fatbikes naartoe worden geleid, zijn bekeken. Op deze routes zijn in de genoemde periode geen meldingen binnengekomen over overlast of verkeersonveiligheid die samenhangt met verplaatsing vanuit het Vondelpark.

Politieregistraties
In de periode januari tot en met augustus 2026 heeft de politie 80 incidenten geregistreerd waarbij een fatbike betrokken was in het Vondelpark.
Het aantal registraties neemt gedurende het voorjaar toe en bereikte in mei een piek van 15 incidenten. In juli en augustus is vervolgens een afname zichtbaar, naar respectievelijk 6 en 7

registraties per maand. De registraties hebben betrekking op uiteenlopende gebeurtenissen, waaronder verkeersongevallen, overlastmeldingen, strafbare feiten en diefstal. Niet alle registraties houden daarmee direct verband met ervaren overlast in het park.

Hoewel in juli en augustus sprake is van een daling van het aantal registraties, kan op basis van deze gegevens niet worden vastgesteld in hoeverre deze ontwikkeling samenhangt met het fatbikeverbod.
De politieregistraties bieden daarmee aanvullende informatie over de ontwikkeling van incidenten in het Vondelpark, maar vormen geen bewijs voor het effect van het verbod.

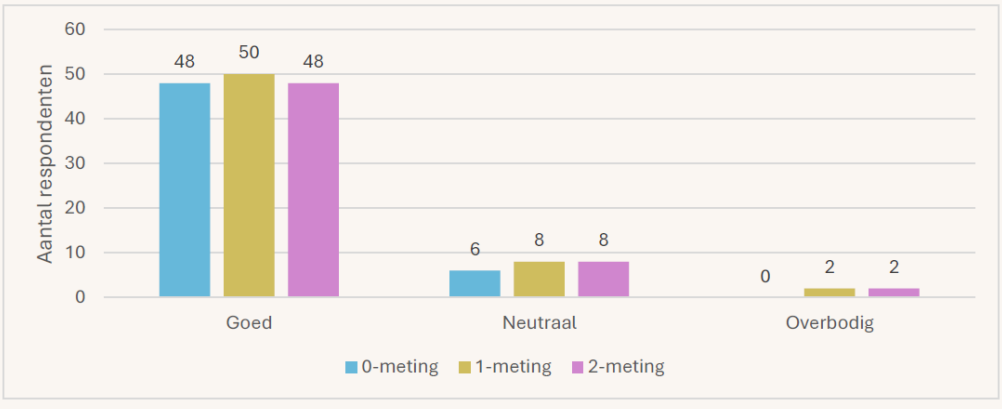
1.8 Veiligheidsbeleving

Om de ervaringen van de verkeersveiligheid, overlast en het sentiment rondom fatbikes van verschillende parkgebruikers in kaart te brengen, zijn straatinterviews afgenomen. Ook fatbikegebruikers zijn geïnterviewd.

Beleving parkbezoekers
Bij de 0-meting zijn 57 parkgebruikers gesproken en bij zowel de 1- als de 2-meting 60. De uitkomsten geven een beeld van de ervaren (verkeers)veiligheid, hinder en waardering van het verbod. Parkgebruikers merken dat het aantal fatbikes in het park is afgenomen. Bij de 1-meting noemen 32 respondenten dit verschil; bij de 2-meting zijn dit er 34.

De waardering voor het fatbikeverbod is groot. Bij de 2-meting noemen 48 respondenten het verbod goed, 8 respondenten zijn neutraal en 2 respondenten vinden het overbodig. Als reden om het verbod te steunen noemen zij vooral de snelheid van fatbikes en het volgens hen roekeloze of onverantwoorde rijgedrag van een deel van de gebruikers. Tegelijkertijd wordt ook regelmatig genoemd dat andere snelle elektrische fietsen vergelijkbare hinder kunnen veroorzaken.

Figuur 11: Wat vindt u van het fatbikeverbod?



Figuur 5: Wat vindt u van het fatbikeverbod (DSP, 2026)

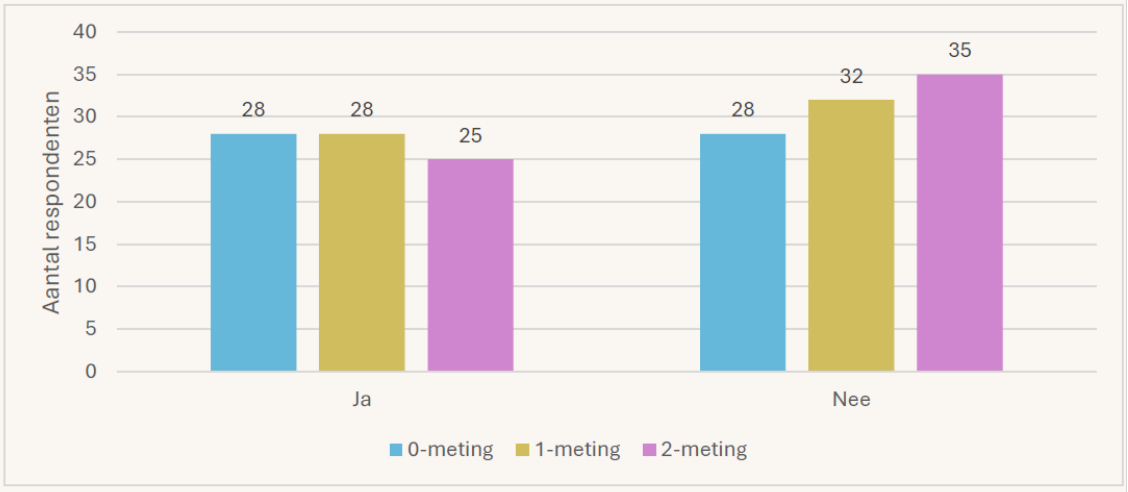
Gebiedsmakelaars en andere betrokkenen herkennen en onderschrijven dit beeld. Ook uit de signalen die vanuit het gebied worden opgevangen, komt naar voren dat de ervaringen overwegend positief zijn en dat de ontwikkeling in de praktijk als gunstig wordt ervaren.

Meer veiligheid, blijvend onveiligheidsgevoel

De ervaren hinder door andere weggebruikers neemt wel geleidelijk af: van 52% van de respondenten bij de 0-meting naar 47% bij de 1-meting en 42% bij de 2-meting. Voor invoering van het verbod worden snelle fietsers, waaronder fatbikes en e-bikes, vaak als bron van hinder genoemd. Bij de 2-meting gaat de ervaren hinder vooral over snelheid en onvoorspelbaar gedrag van fietsers en andere weggebruikers.

Ook is gevraagd naar de (verkeers)veiligheidsbeleving van parkgebruikers. Echter, de algemene (verkeers)veiligheidsbeleving laat geen blijvende verbetering zien. Het gemiddelde rapportcijfer stijgt aanvankelijk van 6,7 bij de 0-meting naar 7,2 bij de 1-meting, maar daalt bij de 2-meting naar 6,1. Ook bij de 2-meting noemen respondenten vooral drukte, hoge snelheden en het door elkaar bewegen van verschillende soorten parkgebruikers als oorzaken van onveiligheid. De daling kan daarom niet uitsluitend aan de aanwezigheid of afwezigheid van fatbikes worden toegeschreven.

Figuur 5: Ervaart u wel eens hinder/last/ongemak door andere weggebruikers in het park?



Figuur 6: Ervaart u wel eens hinder/last/ongemak door andere weggebruikers in het park (DSP, 2026)

Fatbikegebruikers

Het is ingewikkeld gebleken om fatbikegebruikers in het park te spreken, fatbikers reden door en wilden vaak niet in gesprek. Rond de 2-meting is daarom via een fatbikeverkoper vlakbij het Vondelpark een aparte online vragenlijst door 73 fatbikegebruikers ingevuld. Deze groep is daarmee anders geworven dan de parkgebruikers en de resultaten moeten als een afzonderlijk perspectief worden gelezen.

Het sentiment over het verbod wijkt sterk af van dat van de parkgebruikers: 62 respondenten vinden het verbod overbodig, 7 zijn neutraal en 4 respondenten ondersteunen het verbod. Fatbikegebruikers die het verbod overbodig vinden, geven vooral aan dat ongewenst of asociaal rijgedrag moet worden aangepakt in plaats van het type fiets. Ook ervaren zij het onderscheid met andere elektrische fietsen als oneerlijk.

Het verbod heeft voor een deel van deze groep praktische gevolgen. 45 respondenten geven aan te moeten omrijden en daardoor langer onderweg te zijn, 30 noemen een minder mooie route en 22 een volgens hen onveiligere route (op deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk). Van de respondenten die vóór het verbod met hun fatbike door het Vondelpark fietsten, geven 45 respondenten aan dat nu niet meer te doen. Tegelijkertijd zeggen 10 respondenten nog regelmatig op de fatbike door het park te fietsen en 12 dit af en toe te doen. Dit laat zien dat het verbod niet door alle fatbikegebruikers volledig wordt nageleefd.

2 Conclusies en aanbevelingen

2.1 Conclusies

De evaluatie laat zien dat het fatbikeverbod in het Vondelpark in belangrijke mate het beoogde effect heeft. Het aantal fatbikes in het park is na invoering sterk afgenomen en deze afname is ook ruim drie maanden later nog zichtbaar. De maatregel is bovendien breed bekend en wordt door een ruime meerderheid van de ondervraagde parkgebruikers positief gewaardeerd. Bezoekers merken dat er minder fatbikes door het park rijden en de ervaren hinder door andere weggebruikers is gedurende de onderzoeksperiode afgenomen. Ook signalen uit het gebied ondersteunen het beeld dat de situatie in het park als rustiger en prettiger wordt ervaren.

Ook blijkt dat een deel van het fatbikeverkeer zich heeft verplaatst naar de wegen rondom het Vondelpark. Op de drie gemeten alternatieve routes werden na invoering van het verbod structureel ongeveer 40% meer fatbikes geteld dan vóór de invoering, met de grootste toename tijdens de ochtend- en avondspits. Op deze routes zijn in de onderzoeksperiode echter geen meldingen geregistreerd over overlast of verkeersonveiligheid die aan deze verplaatsing kunnen worden gekoppeld.

De algemene (verkeers)veiligheidsbeleving laat geen vergelijkbaar structureel positief effect zien. Het rapportcijfer voor verkeersveiligheid stijgt kort na invoering van het verbod, maar ligt bij de 2-meting juist lager dan bij de nulmeting. De verkeersveiligheidsbeleving in het Vondelpark wordt daarmee duidelijk door meer factoren bepaald dan alleen de aanwezigheid van fatbikes. Wel neemt de ervaren hinder gedurende de meetperiode af.

Het perspectief van fatbikegebruikers wijkt daarbij duidelijk af van dat van andere parkgebruikers. Een ruime meerderheid van de apart ondervraagde fatbikegebruikers vindt het verbod overbodig en vindt dat vooral ongewenst rijgedrag moet worden aangepakt in plaats van één type fiets. Voor een deel van hen betekent het verbod bovendien omrijden of het gebruik van een minder aantrekkelijke route. De tellingen laten tegelijkertijd zien dat het grootste deel van de fatbikegebruikers het park sinds de invoering vermijdt.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat het fatbikeverbod effectief is in het weren van fatbikes uit het Vondelpark. Door parkgebruikers wordt het overwegend als positief ervaren. De maatregel vermindert daarmee hinder in het park. Het verbod is echter geen oplossing voor alle ervaren verkeersonveiligheid in het Vondelpark, door ook andere snelle e-bikes.

2.2 Aanbevelingen

1. **Continueer het fatbikeverbod in het Vondelpark**
   De maatregel bereikt het doel: het aantal fatbikes in het park is sterk afgenomen en parkbezoekers ervaren minder hinder en zijn blij met het verbod. Het lost niet alle overlast/onveiligheid in het gebied op, drukte, snelheid en gedrag van ook andere snelle fietsers blijven aandacht vragen. Ook moeten de alternatieve routes in de gaten gehouden worden op overlast/onveiligheidsmeldingen.

2. **Maak handhavingscapaciteit vrij**
   De bekendheid van het verbod is groot en er zijn minder fatbikers in het park. Het advies is om handhavingscapaciteit blijvend vrij te maken voor deze maatregel. Voor de zichtbaarheid en geloofwaardigheid van de maatregel is dit essentieel.

3. **Volg de landelijke ontwikkelingen en wacht deze af voor het aanwijzen van nieuwe gebieden**

   Het Kabinet heeft in april 2026 de Aanpak Fatbikes gelanceerd. Er wordt hierbij ingezet op de volgende maatregelen:
   - Het instellen van een aparte voertuigcategorie voor fatbikes, met:
     - een minimumleeftijd voor gebruikers van fatbikes;
     - handelingsinstrumenten voor gemeenten voor het instellen van fatbikevrije zones.
   - Een helmplicht voor gebruikers en passagiers tot 18 jaar van alle elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (LEVs).
   - Acties op het gebied van markttoezicht en handhaving.
   - Regels voor de verkoop van elektrische fietsen en onderdelen daarvan, gericht op:
     - het bestrijden van ondeugdelijk aanbod van elektrische fietsen;
     - een opvoerverbod.
   - Gedragsmaatregelen.

   Het advies is om deze ontwikkelingen te blijven volgen en mee te wegen bij de vraag of een fatbikeverbod ook in andere gebieden moet worden geïntroduceerd.

4. **Houd overlast en (verkeers)onveiligheid op andere locaties in de gaten**
   Het fatbikeverbod werkt goed in het Vondelpark, maar dat betekent niet automatisch dat zo'n verbod ook op andere plekken nodig is. Het advies is daarom om per locatie goed te kijken wat er speelt. Alleen als er sprake is van duidelijke en aanhoudende overlast of (verkeers)onveiligheid, kan een verbod worden overwogen. Daarbij is het belangrijk dat er goede alternatieve routes zijn voor fatbikegebruikers.

5. **Wacht de resultaten van de bezwaarprocedures af**
   Er lopen nog bezwaarprocedures over het verbod en opgelegde boetes. Invoering op andere locaties zal afhankelijk zijn van de uitkomsten van deze procedures.

Bijlagen

1. Tellingen fatbikes, drie locaties rond het Vondelpark
   Rijnders Verkeersadvies, september 2026

2. Fatbikeverbod in het Vondelpark, Ervaringen van veiligheid en hinder
   DSP – groep, september 2026

3. Gemeentelijke SIG – meldingen 11 mei – 1 september 2026

4. Gemeentelijke handhavingscijfers 11 mei – 1 september 2026

5. Politieregistraties DRIO