Q&A fatbike APV – fatbikeverbod in bepaalde gebieden

Fatbike

Wat is een fatbike, wanneer is het een fatbike?

- In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) komt te staan dat de definitie van een fatbike is 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.* Optionele kenmerken zijn een niet-verstelbaar zadel dat al dan niet geschikt is voor meerdere personen (buddyseat). Deze optionele kenmerken tellen niet mee voor de 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?

- 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) te hoge snelheid en gewicht, is het ook overlastgevend gedrag dat in het oog springt door fatbike-bestuurders en/of hun passagiers. Dit jaar alleen al zijn er meer dan 1900 meldingen gedaan bij de gemeente over fatbikeoverlast . Laatst is hiervoor door bewoners een petitie aangeboden aan de gemeenteraad met ‘Stop gevaar en intimidatie door fatbikes in Amsterdam’. Deze petitie is door meer dan 2100 bezorgde Amsterdammers getekend.

Zijn fatbikes echt gevaarlijker dan gewone e-bikes? Waar is dat op gebaseerd?

- Uit onderzoek van VeiligheidNL is gebleken dat het aantal SEH-bezoeken als gevolg van ongevallen met fatbikes de afgelopen jaren sterk gestegen is.
- 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

Waarom alleen een verbod op fatbikes en niet op andere snelle e-bikes?
Uit politierapporten en snelheidsmetingen blijkt 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.

Is *dit niet discriminatie van jongeren en andere fatbike gebruikers?*
De maatregel richt zich niet op een bepaalde groep, maar op verkeersveiligheid en gedrag. In sommige gebieden zien we dat de combinatie van een te hoge snelheid, gewicht van fatbikes, soms gecombineerd met overlastgevend gedrag, tot overlast en onveilige situaties leidt. Dit gebeurt vooral in drukke gebieden. Om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen, kiezen we daarom voor een objectieve en duidelijke maatregel op basis van het type voertuig met een duidelijk meetbaar criterium. Om diezelfde reden zijn eerder ook snor- en bromfietsen in parken verboden.

Fatbikes zijn wel populairder onder jongeren. Ook komen er meer meldingen van overlast door jongeren op fatbikes. We nemen deze maatregel niet alleen om de omgeving te beschermen, maar ook de jongeren zelf. Jongeren kunnen snelheid vaak nog niet goed inschatten en hebben moeite om op hogere snelheid te reageren op andere verkeersdeelnemers.

Veel fatbikegebruikers lijken jongeren met een migratieachtergrond, is dit dan geen discriminatie?
De maatregel richt zich niet op een bepaalde groep, maar op veiligheid en gedrag. In sommige gebieden zien we dat de combinatie van een te hoge snelheid, gewicht van fatbikes, soms gecombineerd met overlastgevend gedrag, tot overlast en onveilige situaties leidt. Dat gebeurt soms door jongeren, soms door volwassenen — het gaat dus niet om wie erop rijdt, maar hoe er wordt gereden. We kiezen daarom voor een objectieve maatregel op type voertuig, niet op leeftijd.

Voor fatbikes gebruikers die zich netjes aan de verkeersregels houden en geen overlast veroorzaken, worden zij nu niet benadeeld?
We begrijpen dat dit vervelend is. Maar we kunnen het aantal meldingen van overlast en onveilig rijgedrag niet negeren. De overlast van met name fatbikes neemt niet af doordat er nog steeds te veel opgevoerde en illegale exemplaren op de weg zijn, ondanks recente maatregelen. We hebben eerder proeven gedaan om gericht om de snelheid te verlagen op het fietspad of in het park met geen effect. Om ongelukken te voorkomen is het voorstel gedaan voor gebiedsverboden voor fatbikes. Fatbikers kunnen gebruik maken van de fietspaden rondom het gebied. Qua locaties denkt het college aan parken zoals bijvoorbeeld het Vondelpark of andere drukbezochte plekken met veel fietsers en voetgangers, daar waar veel overlast is. Hier komen wandelaars, fietsers, hondenuitlaters en spelende kinderen samen. Fatbikes zijn ook zwaarder en breder dan andere fietsen. Bij een botsing of val leidt dat vaak tot ernstige ongelukken. Kort geleden was er nog een zwaar ongeval tussen een voetganger en een fatbiker in het Vondelpark. Ook voelen veel bezoekers zich hierdoor

onveilig. Om de parken en fietspaden veilig en toegankelijk te houden, zijn eerder op de meeste plekken in Amsterdam ook al snorfietsen geweerd.

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
Het college stelt een verbod op fatbikes in gebieden voor daar waar overlast wordt ervaren middels een wijziging in de APV.

Welke voorbeelden van drukke gebieden zouden hiervoor in aanmerking kunnen komen?
Qua locaties denkt het college aan parken zoals bijvoorbeeld het Vondelpark of andere drukbezochte plekken met veel fietsers en voetgangers, daar waar veel overlast is. Hier komen wandelaars, fietsers, hondeneigenaren en spelende kinderen samen. In het Vondelpark zijn bv. de afgelopen jaren tientallen meldingen en klachten over fatbikes ontvangen.

Hoe wordt omgegaan met bewoners in deze gebieden die zelf een fatbike hebben?
Met de fatbike aan de hand kan door het gebied gelopen worden. In de uitwerking voor een gebiedsverbod zal per locatie ook alternatieve routes aangegeven worden.

Gaat de gemeente dit uitbreiden naar meer plekken?

- De gemeenteraad moet eerst nog instemmen met het voorstel nadat de stadsdelen en stadsgebied Weesp zijn geraadpleegd. Mocht de gemeenteraad instemmen dan bekijken we welke gebieden in aanmerkingen komen voor een gebiedsverbod. Qua locaties denkt het college aan parken zoals bijvoorbeeld het Vondelpark of andere drukbezochte plekken met veel fietsers en voetgangers, daar waar veel overlast is. Hier komen wandelaars, fietsers, hondeneigenaren en spelende kinderen samen.

Geldt het verbod altijd of alleen op drukke momenten?

- Het verbod geldt altijd.Eventuele uitzonderingen, die nu nog niet bekend zijn, worden met een wit onderbord bij het gebodsbord aangekondigd.

Handhaving & boetes
Hoe wordt dit gehandhaafd?
Als de gemeenteraad instemt met de APV-bepaling, en dit een nieuwe maatregel is, beginnen we met duidelijke bebording, communicatie en

bewustwording. Zodat iedereen weet waar het verbod geldt en waarom. In de eerste periode zetten we verkeersregelaars of verkeerscoaches in om mensen aan te spreken en te begeleiden.
Als de maatregel enige tijd geldig en bekend is, kunnen we op dezelfde manier als bij andere APV-maatregelen handhaven. In aangewezen gebieden kan de politie en BOA’s controleren op het type voertuig. Omdat het verbod gebaseerd is op bandbreedte — is het voor handhavers duidelijk vast te stellen of een fiets onder de regels valt. Over de inzet van politie en THOR vinden nog gesprekken plaats.

Hoe hoog wordt de boete?
Dat is nog niet bekend. We verwachten dat de boete ongeveer even hoog zal zijn als het APV gebiedsverbod voor groepfietsen (bierfiets). Dat is 110 euro in 2025.

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?
Door middel van een visuele inspectie van politie of boa's, waarbij gemeten wordt hoe dik de banden zijn.

Uitzonderingen
En wat als iemand een fatbike gebruikt voor werk, zoals bezorgers?
Iedereen die een fatbike rijdt, inclusief bezorgers, kan via alternatieve routes de bestemming bereiken al dan niet te voet met de fatbike aan de hand .

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?
Hoe worden fatbike gebruikers op de hoogte gesteld van een gebiedsverbod?

Als de raad de APV bepaling vaststelt, zal er een communicatie aanpak gemaakt worden om de Amsterdammers en bezoekers op de hoogte te stellen. Er komt naar verwachting bebording en (in eerste instantie?) met grondmarkeringen waarmee we de nieuwe regel communiceren.

Komt er bebording? En hoe ziet die eruit?

Dit zal nader uitgewerkt worden indien de APV wijziging door de raad wordt vastgesteld.

Hoe worden toeristen geïnformeerd?

Verhuurbedrijven, ondernemers en verkopers van fatbikes worden geïnformeerd.

Effectiviteit

Draagt dit echt bij aan verkeersveiligheid? Hoe wordt het gemeten?
We monitoren de situatie en kijken naar de hoeveelheid overlast/verkeershinder door fatbikes (op basis van meldingen, signalen, drukte) in het gebied en het aantal verkeersongevallen.

Is dit niet vooral symboolbeleid?
Het college ziet zich genoodzaakt om deze stap te zetten waarmee we gevaarlijke situaties, verkeershinder en overlast van fatbikes hopen tegen te gaan. We monitoren uiteraard de ontwikkelingen als het tot gebiedsverboden komt.
De overlast van met name fatbikes neemt tot nu toe niet af doordat er nog steeds te veel opgevoerde en illegale exemplaren op de weg zijn. Dit ondanks de inzet van campagnes en proeven om de snelheid te verlagen in parken en op het fietspad. De politie zet rollerbanken in en krijgt ook meer mogelijkheden om op te treden, ook als de opvoerset is uitgeschakeld. We zien dus dat het niet voldoende is. De inspanningen van het college, politie en andere instanties (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en Inspectie Leefomgeving en Transport, en Douane) én het Rijk leveren vooralsnog geen structurele oplossingen op, terwijl de overlast blijft toenemen.
Gaan mensen hun fatbike 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 zal is niet te voorspellen, omdat het naar verwachting op slechts een of een aantal gebieden in de stad verboden wordt om met fatbikes te rijden. Op de schaal van Nederland is dat slechts een klein gebied. Het college verwacht in ieder geval op de korte termijn de veiligheid door kan verbeteren in de gebieden waar veel overlast en verkeershinder geldt.

Juridische vragen

Wat is een APV?
De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is eigenlijk een wetboek voor de gemeente. Dit is de meest bekende gemeentelijke verordening. 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. Er is geen wettelijk onderscheid. 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.
- Verkeersbesluiten (inzake verkeersveiligheid) worden altijd genomen op basis van de Wegenverkeerswet, en staan niet in de APV.

    - De APV kan wél regels bevatten die gaan over de openbare orde, overlast, parkeren, natuur of leefbaarheid in relatie tot voertuigen, zolang dat niet neerkomt op een verkeersregel die uit het belang van verkeersveiligheid wordt gesteld.
    - De regels over het parkeren van voertuigen (ook per categorie voertuig) bij of in een park kan wel via de APV. Daarvoor is geen APV wijziging nodig.
- Het college onthoudt zich van een mening over de precieze juridische mogelijkheden. Dat is uiteindelijk aan de rechter. Het college ziet echter 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. Er is nu geen jurisprudentie over gemeenten die een gebiedsgericht fatbikeverbod zelf regelen via de APV.

Waarom regelt de gemeente dit zelf en ligt dit niet bij Den Haag?

- Het college vindt dit onderwerp erg belangrijk. Al langere tijd zijn we als gemeente samen met anderen met het Rijk 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 inspanningen van het college, politie en andere instanties (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit en Inspectie Leefomgeving en Transport, en Douane) én het Rijk leveren vooralsnog geen structurele oplossingen op, terwijl de overlast blijft toenemen. Er zijn nog steeds te veel opgevoerde en illegale exemplaren op de weg, ondanks recente maatregelen. Daarom ziet het college zich genoodzaakt om een stap verder te gaan en tot dit voorstel over te gaan.

Hoe groot is de kans dat het gebiedsgerichte fatbikeverbod er komt?
Dit hangt af van de politieke behandeling in de gemeenteraad en hoe daar het voorstel beoordeeld wordt, dat is nu niet op voorhand in te schatten.

Waarom ligt er een negatief advies van juristen van de gemeente (V&OR) en wordt er toch een voorstel gedaan voor een APV-bepaling?
Het college onthoudt zich van een mening over de precieze juridische mogelijkheden. Dat is uiteindelijk aan de rechter. Het college ziet echter 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. Er is nu geen jurisprudentie over gemeenten die een gebiedsgericht fatbikeverbod zelf regelen via de APV.

<u>Tijdslijn</u>
Wanneer gaat het verbod in?

De planning is voorjaar/medio 2026. Wel moet dan de gemeenteraad eerst instemmen met het voorstel. De stappen zijn:

1. Consultatie stadsdelen (tot 5 januari)
2. College past het APV artikel gezien de consultatie al dan niet aan en stuurt deze ter behandeling in de gemeenteraad (naar verwachting februari 2026)
3.

Gebieden kunnen worden aangewezen door de burgemeester, waarna een (of meerdere) gebiedsverboden op zijn vroegst in voorjaar/medio 2026 kunnen ingaan.