Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	25 november 2025
Portefeuille(s)	Verkeer, vervoer, luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	VOR, Bestuurlijke.Zaken.VOR@amsterdam.nl
Onderwerp	Aanpak snelle elektrische fietsen waaronder fatbikes

Geachte leden van de gemeenteraad,

Als gemeente ontvangen wij veel meldingen over overlast en onveilige verkeerssituaties veroorzaakt door de bestuurders van fatbikes. Onlangs ontving uw raad de petitie 'Stop gevaar en intimidatie door fatbikes in Amsterdam', die door meer dan 2100 bezorgde Amsterdammers is getekend. Dit jaar alleen al zijn er meer dan 1900 meldingen gedaan bij de gemeente over fatbikeoverlast . Het college stelt gezien de aanhoudende overlast voor om een bepaling op te nemen in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) op basis waarvan de burgemeester de mogelijkheid krijgt om gebieden aan te wijzen waar geen fatbikes mogen rijden. Het gaat dus niet om een totaalverbod van fatbikes in Amsterdam, maar om de mogelijkheid de fatbike te weren in straten of gebieden waar onevenredige hinder of overlast ontstaat, veroorzaakt door (personen op rijdende) fatbikes. Doel van de maatregel is de bescherming van voetgangers en kwetsbare verkeersdeelnemers, het voorkomen van (verkeers)hinder en het beperken van overlast. De komende weken worden de stadsdelen, het stadsgebied Weesp en THOR geconsulteerd. Daarna wordt het voorstel met u besproken in de gemeenteraad. Wanneer de APV-bepaling is vastgesteld kunnen fatbikeverboden worden aangewezen in gebieden waar overlast wordt ervaren zoals bijvoorbeeld het Vondelpark. De verwachting is dat dit in het voorjaar van 2026 het geval kan zijn.

Overlast en verkeersonveiligheid door fatbikes

Veel fatbikes voldoen niet aan de regelgeving voor e-bikes. Een elektrische fiets heeft volgens de wet trapondersteuning tot maximaal 25 kilometer per uur. In de praktijk gaan veel fatbikes veel harder. Dit komt doordat ze vaak een te groot vermogen hebben (meer dan de toegestane maximale 250 watt), illegale software gebruiken en/of een gashendel hebben waardoor er niet getrapt hoeft te worden. Ook blijkt uit politierapporten en snelheidsmetingen dat veel fatbikes worden opgevoerd. Helaas stijgt mede door deze ontwikkeling het aantal fietsongevallen in de stad. Naast de verkeersonveiligheid- en verkeershinder die veel fatbikes veroorzaken door hun (in vergelijking met andere fietsen) hoge snelheid en gewicht, is het ook overlastgevend gedrag door fatbike-bestuurders en/of hun passagiers dat in het oog springt. Ze veroorzaken regelmatig overlast door hinderlijk en gevaarlijk rijgedrag, fietsen op de stoep en zorgen voor conflicten met andere fietsers of voetgangers. Ook zijn er meerdere registraties van vrouwen die worden lastiggevallen en hangen jongeren onnodig rond op fietspaden.

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 vallen in vergelijking met e-bike slachtoffers vaak in de leeftijdscategorie 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 12-17 jarigen op fatbikes was er sprake van een botsing met een andere verkeersdeelnemer, vaak met een auto. 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 dus relatief vaak voor in de ongevallencijfers. Ook artsen waarschuwen. Zij zien steeds meer kinderen die gewond raken op een fatbike. Dit gaat mij als wethouder aan het hart, omdat ik als ambitie heb dat jongere verkeersdeelnemers zich veilig te voet en op de fiets door de stad kunnen bewegen.

Het college vindt dit onderwerp erg belangrijk. Al langere tijd ben ik samen met partners 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. Daarmee is er ook geen verbodsmaatregel mogelijk vanuit de landelijke verkeerswetgeving voor alleen fatbikes. Mogelijk komt er wel een minimumleeftijd (12 jaar) en helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes, waarvan het college samen met vele andere gemeenten hoopt dat deze nieuwe regelgeving er snel komt. Tegelijkertijd geeft het Rijk ook aan dat gemeenten in de APV zelf regels kunnen stellen om overlast tegen te gaan over onderwerpen waarvoor geen landelijke regels gelden of om aanvullende regels stellen op landelijke regelgeving, waaronder een gebiedsverbod voor fatbikes[1].

Maatregelen tot nu toe onvoldoende effect
Tot nu toe heeft het college ingezet op de bewustwordingscampagne 't Kan Hard Gaan en zijn scholieren en ouders geïnformeerd over de risico's van het opvoeren van e-bikes waaronder fatbikes. Ook zijn er twee proeven gedaan. In 2024 was er een proef om snelle fietsers vrijwillig op de rijbaan te laten fietsen op de Eerste Constantijn Huygensstraat. Dit moest het fietspad rustiger maken en de snelheid verlagen. Dit voorjaar was er de proef 'Ik fiets rustig omdat….', waarbij we langs fietsroutes door middel van schermen fietsers aanspoorden om rustig te fietsen. Beide proeven hebben niet het beoogde resultaat bereikt: de fietssnelheid is via deze vrijwillige weg niet omlaag gegaan.

De belangrijkste conclusie is dat de overlast van met name fatbikes niet afneemt doordat er nog steeds te veel opgevoerde en illegale exemplaren op de weg zijn, ondanks recente maatregelen. De politie zet weliswaar nu rollerbanken in en krijgt ook meer mogelijkheden om op te treden, ook als de opvoerset is uitgeschakeld. De overlast blijft echter bestaan vanwege de vele illegale en opgevoerde fatbikes die nog steeds de markt overspoelen. 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. Daarom ziet het college zich genoodzaakt om een stap verder te gaan en stelt het nieuwe maatregelen voor om snelheidsverschillen, gevaarlijke situaties, verkeershinder en overlast tegen te gaan.

[1] Beantwoording Kamervragen lid Olger van Dijk (NSC) over het fatbikeverbod in Enschede (2025Z14449)

Noodzaak voor een gebiedsgericht verbod
Bestuurders en passagiers van fatbikes zijn in veel gevallen kinderen. Zij kunnen snelheid niet goed inschatten, gebruiken het voertuig niet goed. We moeten de omgeving beschermen, maar ook deze kinderen zelf. Om ongelukken te voorkomen stelt het college voor om fatbikes door middel van gebiedsverboden op bepaalde plekken niet meer te laten rijden. 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, hondeneigenaren en spelende kinderen samen. Fatbikes zijn ook zwaarder en breder dan andere fietsen. Bij een botsing of val leidt dat vaak tot ernstige ongelukken. Recent 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.

Algemene Plaatselijke Verordening
Met het voorgestelde artikel in de APV kan een gebied worden aangewezen waar de fatbikes niet mogen rijden, op basis van meldingen van overlast en verkeersonveiligheid. 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.
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). Of een fiets een fatbike is, wordt in het APV-artikel bepaald op basis van de bandendikte.
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. Het college ziet 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.

Andere maatregelen: maximumsnelheid: 20 km/u voor alle fietsers op het fietspad en vrachtfietsen naar de rijbaan met 30 km/u
Naast het voornemen voor een fatbikeverbod voeren we in 2026 twee proeven uit waar we de verkeersveiligheid op het fietspad mee willen verbeteren en de overlast in drukke gebieden willen verminderen. Beide proeven worden in nauwe afstemming met het Rijk uitgevoerd om gezamenlijk te leren over de effectiviteit en mogelijkheden voor opschaling.

Proef met een maximumsnelheid van 20 km/u op het fietspad.
Deze pilot moet antwoord geven op de vraag of een verkeersbesluit op fietspaden met een maximumsnelheid van 20 km/u juridisch standhoudt en of de politie handhavend kan optreden. Daarnaast moet uit de pilot blijken in welke mate fietspadgebruikers zich houden aan de maximumsnelheid en in hoeverre dit bijdraagt aan de verkeersveiligheidsbeleving op het fietspad.

Proef met vrachtfietsen naar de rijbaan met 30 km/u
Elektrische bakfietsen voor goederenvervoer zijn in vergelijking met een standaard tweewieler relatief groot en zwaar. Bovendien kunnen ze, door de elektrische aandrijving of trapondersteuning, vaak eenvoudiger hogere snelheden halen dan veel andere fietspadgebruikers (tot 25 km/h). Op smalle, drukke fietspaden kan de aanwezigheid van cargobikes leiden tot gevaarlijke situaties. Het verplaatsen van cargobikes van het fietspad door deze te verplichten om gebruik te maken van de rijbaan, leidt naar verwachting tot kleinere snelheid- en massaverschillen op het fietspad. Deze proef gebeurt op vrijwillige basis in samenspraak met bedrijven die veel met vrachtfietsen door de stad vervoeren. We zetten ons in om de vervoerders te enthousiasmeren mee te doen en te leren van de effecten op straat.

Met het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km per uur in de stad hebben we de verkeersveiligheid en leefbaarheid aanzienlijk verbeterd. Helaas zien we met de toename van elektrische fietsen tegelijkertijd de overlast en onveiligheid toenemen in gebieden waar veel mensen lopen en kinderen spelen. We hopen met deze maatregelen opnieuw resultaten te boeken voor een veilige, prettige en toegankelijke openbare ruimte.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit