Voorstel APV-bepaling waarmee het verboden is zich met een fatbike te bevinden op door de burgemeester aangewezen gebieden, wegen of weggedeelten

Nota van Beantwoording op gevraagde adviezen Dagelijks Besturen Stadsdelen en stadsgebied Weesp

Versie: 1.0 college 20 januari 2026

Inhoud

1 Inleiding 3

2 Samenvatting 4

3 Stadsdeel Centrum 5

4 Stadsdeel Noord 6

5 Stadsdeel Oost 9

6 Stadsdeel Zuid 12

7 Stadsdeel West 15

8 Stadsdeel Nieuw-West 19

9 Stadsdeel Zuidoost 23

10 Stadsgebied Weesp 27

1 Inleiding

Als gemeente ontvangen wij veel meldingen over overlast en onveilige situaties veroorzaakt door personen op fatbikes. Vorig jaar alleen al zijn er meer dan 1900 meldingen gedaan bij de gemeente over fatbikeoverlast. De overlast bestaat uit gedrag met fatbikes dat gevaar, overlast of verstoring van de openbare orde veroorzaakt. Er is, zo blijkt uit vele meldingen en berichtgeving, onder meer sprake van intimidatie, achtervolgingen, hinder en hard rijden op plekken door mensen op fatbikes op plekken zoals voetgangersgebieden, parken, pleinen of drukke fietspaden. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft de raad voorgesteld een bevoegdheid op te nemen in de APV, op grond waarvan de burgemeester het zich bevinden met een fatbike kan weren in bepaalde gebieden, wegen of weggedeelten. Het gaat dus niet om een totaalverbod van fatbikes in Amsterdam, maar om de mogelijkheid de fatbike te weren in gebieden waar onevenredige hinder of overlast ontstaat, veroorzaakt door (personen op) fatbikes. Fatbikes zijn in veel gevallen opgevoerd en zorgen vanwege hun grootte en hoge snelheid snel voor hinder. Doel van de maatregel is het beperken van deze hinder en overlast.

Participatie
Conform de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 heeft het college advies gevraagd aan het Dagelijks Bestuur van de stadsdelen en het stadsgebied Weesp. Dit gebeurt als het om plannen gaat die te maken hebben met de taken of bevoegdheden van het Dagelijks Bestuur, als het Dagelijks Bestuur een rol krijgt bij de uitvoering van die plannen, of als het college of de burgemeester een besluit wil nemen dat belangrijk is voor een of meer stadsdelen of het stadsgebied Weesp. Het college of de burgemeester vraagt in deze gevallen officieel om advies met een formele adviesaanvraag over het APV artikel. Het voorstel tot wijziging van de APV vrijgegeven voor advisering van de stadsdelen van 26 november tot en met 6 januari 2026.
In deze Nota van Beantwoording worden alle ingekomen adviezen van de stadsdelen beantwoord en wordt aangegeven hoe het college hierop bestuurlijk reageert voor het vervolgtraject.

Over het algemeen is de vorm van participatie bij wijzigingen van de APV het gebruik van de inspraakprocedure. De regels van de APV raken namelijk vaak alle of een grote groep inwoners. De participatieverordening geeft echter ook aan dat van participatie mag worden afgezien als inwoners eigenlijk geen verdere invloed op de beslissing hebben. Het college heeft in het participatieplan niet gekozen 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.

De gestelde vragen in de adviesvraag aan het stadsdeel/stadsgebied

- Wat vinden jullie van het voorstel voor een APV-bepaling om overlast van fatbikes tegen te gaan?
- Zien jullie de toegevoegde waarde van deze bepaling voor het stadsdeel/stadsgebied?
- Hoe wordt de hinder of overlast van fatbikes in het stadsdeel/stadsgebied momenteel ervaren? Zijn daar signalen en/of meldingen van?

2 Samenvatting

Alle Dagelijks Besturen van de Stadsdelen en Stadsgebied Weesp hebben gereageerd op de adviesaanvraag van het college over het toevoegen van voorliggende APV-bepaling om fatbikes in bepaalde gebieden te verbieden. De ontvangen adviezen (7 Dagelijks Besturen van de Stadsdelen en Stadsgebied Weesp) kunnen als volgt worden samengevat:

- Alle stadsdelen en Weesp herkennen de zorgen over onveilige situaties en overlast, hinder en onveilige situaties waaronder in bijzondere mate fatbikes. Er is door alle DB's en bestuurscommissie van Weesp steun uitgesproken voor het mogelijk maken van een gebiedsgericht verbod voor fatbikes. In nagenoeg alle stadsdelen wordt ook meteen aan concrete gebieden of straten gedacht waar veel hinder en overlast ervaren wordt door fatbikers.
- Gezien het uitblijven van maatregelen vanuit Den Haag (bijv. een leeftijdsgrens), wordt de stap van het College om nu iets te doen positief gewaardeerd. Het geeft in de nabije toekomst de mogelijkheid om in te grijpen als dat nodig is in bepaalde gebieden. Dit sluit aan op de maatschappelijke roep en steun voor het voorstel om als gemeente een stap te zetten en iets te doen aan de toenemende overlast.
- Zorg dat de maatregel juridisch houdbaar en uitvoerbaar is en goed onderbouwd met heldere criteria.
- Betrek de DB's bij de uitwerking en aanwijzing van specifieke gebieden of straten waar dit verbodsgebied zou kunnen gelden.
- Monitor de effecten van de maatregel, zowel in het verbodsgebied als ook op de alternatieve routes rond het verbodsgebied.
- Handhaving: Zorg voor voldoende handhavingscapaciteit om de gebiedsverboden tot zichtbaar resultaat te laten leiden. Intensiveer de bestaande handhaving op opgevoerde e-bikes door de politie.
- Voer de maatregel uit in combinatie met goede voorlichting al dan niet samen met maatschappelijke partners.
- Zet ook in op andere maatregelen die de risico’s van snelle elektrische fietsen en opvoeren tegengaan zoals campagnes en handhaving van bestaande regels. Urgentie wordt namelijk niet alleen ervaren door overlast van fatbikes, maar gaat deels ook op voor meerdere soorten elektrische fietsen.
- Blijf inzetten (samen met andere gemeenten) om het Rijk te vragen om bredere maatregelen te nemen die de overlast door te grote snelheidsverschillen op fietspaden mogelijk maken. Hierbij wordt veel genoemd: minimumleeftijd van 12 jaar, helmplicht tot 18 jaar voor alle elektrische fietsen, kentekenplicht, opvoerverbod, verbied de verkoop van opvoersetjes.
- Ook wordt aandacht gevraagd voor gerelateerde opgaven en alternatieve oplossingsrichtingen: zoals bijvoorbeeld een maximumsnelheid van 20 km/u voor alle fietsen, werk aan meer voorlichting over de risico's van het opvoeren van e-bikes, stel een visie op hoe elektrische mobiliteit wel veilig kan plaatsvinden, stel meer voetgangersgebieden in bijvoorbeeld in parken of op pleinen.

3 Stadsdeel Centrum

Het advies van Dagelijks Bestuur Centrum:
Het dagelijks bestuur dankt het college voor deze adviesaanvraag en is blij om de zien dat er ondanks de beperkingen in de wetgeving een mogelijkheid is gevonden om te acteren op de overlast rond fatbikes. Een APV regeling biedt een handvat om overlast en gedragsexcessen rond fatbikes aan te pakken zonder het gebruik van (elektrische) fietsen in het algemeen te beperken.
Het dagelijks bestuur vraagt het college extra aandacht te geven aan de juridische houdbaarheid van de regeling en uitvoerbaarheid in de praktijk. Ze vraagt het college dan ook extra aandacht te geven aan de juridische robuustheid van de regeling en de daaruit voorkomende noodzakelijke onderbouwing bij gebiedsaanwijzingen.
Ook adviseert zij het college blijvend oog te houden voor de praktische uitvoerbaarheid van de handhaving.

Antwoord college:
- Het college neemt kennis van de uitgesproken steun voor het voorstel.
- Het college is zich ervan bewust dat het invoeren van een gebiedsgericht fatbikeverbod middels voorliggende APV-bepaling juridisch pionieren betreft. Toch zet het college deze stap, omdat de urgentie en ervaren overlast in bepaalde gebieden zo groot is en er vooralsnog geen alternatieve landelijke wetgeving in beeld is. 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. Het Rijk geeft tegelijkertijd 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. De APV vereist daarbij een gebiedsgerichte onderbouwing, dus dat er aantoonbaar sprake is van overlast door fatbikebestuurders. Dit volgt dus ook in de uitwerking van de gebiedsaanwijzing(en) waar het verbod zal gelden. Een algeheel verbod in bv. alle parken of op alle fietspaden is dan ook niet mogelijk en aan de orde.
- Handhaving en praktische uitvoerbaarheid: Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven op de APV. Voor de praktische uitvoerbaarheid omtrent handhaving zal nader overleg met de stadsdelen, politie en THOR plaatsvinden als de gebieden aangewezen worden. Dit vindt in de volgende fase plaats, als we het voornemen uitwerken tot een operationeel voorstel waarbij we ook de communicatie en voorlichting uitwerken.

'Andere recreatieve voertuigen'
Advies DB Centrum:
Mocht deze regeling voor fatbike-verboden succesvol zijn dan vraag het dagelijks bestuur voor de toekomst bij aanwijsbare overlast eenzelfde regeling te overwegen bij andere 'recreatieve voertuigen' zoals bijvoorbeeld karts.

Antwoord college:
Het college sluit dat inderdaad niet uit. Maar op dit moment lijkt de noodzaak, omvang en urgentie niet net zo duidelijk als bij de op grote schaal ervaren overlast door fatbikes.

'Gebieden'
Advies Dagelijks Bestuur Centrum:
Voor het vervolg staat het stadsdeel open om gezamenlijk te bepalen voor welke gebieden of

straten de regeling kan bijdragen in stadsdeel Centrum.

Antwoord college:
Als de raad instemt met voorliggende APV-bepaling, zal het daadwerkelijk aanwijzen van deze gebieden in samenwerking met de stadsdelen plaatsvinden. Het college neemt dit advies dus over.

4 Stadsdeel Noord

Het advies van Dagelijks Bestuur Noord:
In dit conceptadvies geven we als Dagelijks Bestuur (DB) Noord input aan het College t.a.v. het Concept Raadsvoorstel voor de APV bepaling om overlast van fatbikes tegen te gaan. We leggen de focus op de lokale situatie m.b.t. verkeersveiligheid en de eigen behoefte van Noord om dit te verbeteren. Het DB heeft kennis genomen van het Juridisch advies van V&OR (zie Bijlage 4). Wij beschouwen dit als een advies aan het College en hebben de uitkomsten daarvan daarom niet betrokken in het eigen advies.

Conclusie
Het DB Noord maakt zich zorgen over onveilige situaties met fatbikes. Gezien het uitblijven van maatregelen vanuit Den Haag (bijv. een leeftijdsgrens), omarmen we de stap van het College om nu iets te doen. De voorgestelde maatregel – geen totaalverbod, maar het aanwijzen van specifieke plekken – kan in Noord een oplossing zijn, mits goed gehandhaafd. Hierbij redeneren we als DB geheel vanuit verkeersveiligheid en de noodzaak om iets te doen aan gevaarlijke situaties. Dit thema hebben we in de discussie over schaarse openbare ruimte als DB al langere tijd geprioriteerd. En dit is hard nodig: zo blijkt ook uit cijfers van VeiligheidNL dat het aantal ongevallen met fatbikes sterk is gestegen én sneller stijgt t.o.v. e-bikes. Het gaat relatief vaak om jonge slachtoffers van tussen de 12 en 17 jaar oud. Daarnaast geven we aan het College de overweging mee om, naast fatbikes, ook aandacht te hebben voor andere zware en opvoerbare elektrische (bak)fietsen die kunnen bijdragen aan gevaarlijke situaties. Tot slot onderschrijven we het belang om naar de toekomst toe een visie te ontwikkelen op hoe elektrische mobiliteit (waaronder fatbikes en e-bikes) veilig een plek kan krijgen in Noord.

Onderbouwing
Het DB Noord ontvangt vanuit bewoners en vanuit diverse organisaties, waaronder de Fietsersbond, steeds meer signalen over gevaarlijke verkeerssituaties met fatbikes. Meestal gaat dit om plekken waar voetgangers en fietsers samen gebruik maken van de openbare ruimte. Als DB Noord hebben we verkeersveiligheid in de discussies over de schaarse openbare ruimte al lange tijd geprioriteerd. Dit gaat over gevaarlijke situaties op specifieke plekken van snelle voertuigen zoals de fatbike of andere zware en opvoerbare elektrische (bak)fietsen, maar bijv. ook over plekken waar alle soorten fietsen kunnen leiden tot gevaarlijke situaties – bijv. in ons voorstel om van het Vliegenbos een fietsvrije zone te maken.

Fatbikes maken hogere snelheden dan een klassieke fiets. En ten opzichte van de gangbare elektrische fietsen, zijn ze een stuk zwaarder. Een botsing heeft daardoor grotere gevolgen. Als DB maken we ons zorgen over het groeiende aantal signalen en klachten over gevaarlijke situaties, zeker gecombineerd met de jonge leeftijd van veel bestuurders. Uit cijfers van VeiligheidNL (zie de Raadsinformatiebrief) blijkt bovendien dat het aantal SEH-bezoeken als gevolg van ongevallen met fatbikes de afgelopen jaren sterk is gestegen én sneller stijgt t.o.v. e-

bikes. Daarnaast gaat het relatief vaak om jonge slachtoffers van tussen de 12 en 17 jaar oud.

De problematiek rond fatbikes is ingewikkeld. Meerdere grote steden worstelen er al langer en in toenemende mate mee. Daarom wordt vanuit het College, in gezamenlijkheid met de grote steden, natuurlijk al langer bij Den Haag gelobbyd om iets te doen. Als DB zien we dat maatregelen vanuit Den Haag – bijv. een leeftijdsgrens, of richting producenten maatregelen treffen om de mogelijkheid tot opvoeren van fatbikes en andere elektrische fietsen tegen te gaan – uitblijven. Daarom moet nu iets gedaan moet worden.

'Algemeen'
Advies Dagelijks Bestuur Noord :
We zien deze maatregel van het College dus als een welkome eerste stap. Wel zijn we kritisch en zien we een aantal haken en ogen.

- Allereerst is het succes van de maatregel afhankelijk van dat en hoe deze wordt gehandhaafd. Wij verzoeken het College om hier ook aandacht aan te geven. Dit geldt zeker in de beginperiode, waarin goede randvoorwaarden (bijv. een waarschuwingsperiode of zichtbare communicatie) belangrijk zijn.
- Zo voorkomen we dat het een maatregel wordt die op papier goed klinkt, maar geen effect heeft op de verkeers(on)veiligheid en de ervaren overlast.
- Ook moet gemonitord worden welk effect de maatregel heeft op de verkeersveiligheid. Hierin moet niet alleen gekeken worden naar het effect op het aantal ongevallen waar fatbikes bij betrokken zijn, maar ook naar cijfers over andere type zware en snelle e-bikes. Zo houden we in de gaten of het probleem niet verschuift.
- Daarnaast moet de maatregel gepaard gaan met goede voorlichting. Gedacht kan worden aan een preventieve campagne gericht op ouders van jongeren in Noord, met daarin aandacht voor de risico's van het opvoeren van de voertuigen, of praktische tips voor veilig gebruik.
- Het DB realiseert zich dat deze maatregel mogelijk ongelijkheid in de hand werkt. Als DB benadrukken we dat dit niet het geval mag zijn. De maatregel moet zo worden ingezet dat deze iets doet aan gevaarlijke situaties, maar niet ten koste gaat van de mobiliteit van onze inwoners. Daarom moet de maatregel gericht worden toegepast, op specifieke locaties waar echt sprake is van gevaarlijke situaties en waar de overlast het grootst is. Om de mobiliteit te waarborgen, moeten er alternatieve routes zijn om van A naar B te komen, die veilig zijn en – waar dit kan en passend is – duidelijk staan aangegeven door middel van bebording.
- Verder geven we het College de overweging mee om naast voor de fatbikes, ook aandacht te hebben voor andere zware en opvoerbare elektrische (bak)fietsen die kunnen bijdragen aan gevaarlijke situaties in onze schaarse publieke ruimte. Dit gaat over verkeersveiligheid in het hier en nu, maar ook over de lange termijn. Als DB onderschrijven we het belang om naar de toekomst toe een visie te ontwikkelen op hoe elektrische mobiliteit (waaronder fatbikes en e-bikes) veilig een plek kan krijgen in Noord.

Antwoord college:

- *Algemeen*
  Het college neemt kennis van de steun van het stadsdeel voor het voornemen.
- *Handhaving*
  Handhaving zal worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase die volgt bij de nadere aanwijzing van de verbodsgebieden. Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven op de APV. Daadwerkelijke inzet zal via prioritering in de beschikbare capaciteit van politie en THOR zijn, in overleg met de stadsdelen. Communicatie en waarschuwingswijze over

de verbodsgebieden zal in de uitwerking worden meegenomen.

- *Monitoring*
  Het college neemt het advies van het dagelijks bestuur om te monitoren over. Zo kan worden bekeken of de overlast van fatbikes afneemt in het gebied (of de gebieden) die aangewezen worden als verbodsgebieden dan wel toeneemt op de alternatieve routes waar fatbikebestuurders dienen te rijden.
- *Aandacht en goede voorlichting over de risico's van andere zware en opvoerbare elektrische (bak)fietsen*
  Hier heeft het college al de nodige aandacht voor. Zo voeren we onder meer de campagne 't Kan hard gaan, die zich richt op de risico's van opvoeren, handhaaft de politie op opgevoerde en illegale e-bikes en lobbyen we richting het Rijk voor een minimumleeftijd en helmplicht tot 18 jaar voor alle e-bikes.
- *Ongelijkheid en alternatieve routes*
  De APV bepaling kan alleen gebiedsgericht worden toegepast, daar waar de overlast door fatbikes aantoonbaar aanwezig is. Het college draagt zorg dat alternatieve routes mogelijk blijven aangezien het geen totaalverbod betreft. Of dit door middel van bebording zal zijn wordt nader uitgewerkt.
- *Het belang om naar de toekomst toe een visie te ontwikkelen op hoe elektrische mobiliteit (waaronder fatbikes en e-bikes) veilig een plek kan krijgen in Noord*
  In algemene zin werkt het college met de Koers en Uitvoeringsagenda Amsterdam maakt Ruimte aan meer (ruimte voor) duurzame (elektrische) verplaatsingen voor zowel gewone fietsen, e-bikes en OV. Nu de groei van elektrische mobiliteit (waaronder fatbikes en e-bikes) steeds verder toeneemt wordt het steeds belangrijker om al het verkeer op het fietspad met bijbehorende snelheidsverschillen veilig in goede banen te leiden. We blijven investeren in het veiliger maken en verbreden van fietspaden. Daarnaast werken we, in samenwerking met het ministerie van I&W, op korte termijn ook aan twee pilots. Het eerste is maximumsnelheid van 20 km/u op het fietspad. De tweede pilot is het verplaatsen van vrachtfietsen naar de rijbaan waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. We onderzoeken of deze maatregelen de verkeersveiligheid verbeteren

'Locaties'

Advies Dagelijks Bestuur Noord:

- We zien het Noorderpark (met uitzondering van hoofd- en plusnetten) en het Vliegenbos als de logische plekken om hiermee te starten.
- Ook willen we aandacht vragen voor kleinere parken als het Parlevinkerpark of het Koopvaardersplantsoen. Deze parken zijn vanwege hun kleinschaligheid belangrijk zijn voor de beleving van bewoners. Bovendien zijn ze niet ingericht op de grote en verschillende snelheden. Een belangrijke kanttekening is dat de mobiliteitsimpact van de maatregel hier wel groter is, omdat deze parken gebruikt worden als doorrijroute. Hier moet dus per locatie goed gekeken worden naar de gevolgen.
- Naast de parken, zien we op meer locaties gevaarlijke situaties. Een voorbeeld zijn winkelgebieden, zoals Molenwijk, Waterlandplein, en Buikslotermeerplein. We snappen echter dat het, o.a. vanwege handhaving, praktisch niet uitvoerbaar is om alles locaties aan te wijzen. Bovendien is er op een deel van deze locatie al sprake van een verbod op fietsen, en dus ook op fatbikes

Antwoord college:

Het college neemt kennis van de aangedragen locaties maar kan nog geen inhoudelijke reactie geven, omdat nu ter besluitvorming alleen het voornemen voor de toevoeging van de APV bepaling voor ligt. Het college dankt het Dagelijks Bestuur voor de alvast aangedragen locaties.

5 Stadsdeel Oost

Het advies van Dagelijks Bestuur Oost:
Het dagelijks bestuur juicht maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren door de overlast van (te) snelle elektrische fietsen in onze stad tegen te gaan toe, maar geeft hierbij een aantal aandachtspunten mee.

Verkeersveiligheid is een van de speerpunten in stadsdeel Oost. In dat kader worden de meest verkeersonveilige plekken in het stadsdeel met voorrang aangepakt. De overlast van fatbikes is een relatief nieuw fenomeen. Door de hoge snelheid en het vaak niet juist toepassen van verkeersregels door fatbikegebruikers, ontstaan zeer onveilige verkeerssituaties met een grote toename (en relatief groter onder fatbikegebruikers) van verkeersslachtoffers als gevolg. Dit wordt nog versterkt omdat er regelmatig jonge kinderen op een fatbike rijden, die verkeerssituaties en de consequenties van de hoge snelheid minder goed kunnen overzien.

Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de hierboven beschreven situatie niet alleen van toepassing is op fatbikes, maar deels ook opgaat voor meerdere soorten elektrische fietsen. We begrijpen dat gezien de urgentie op het gebied van verkeersveiligheid, de maatschappelijke roep om op te treden, en het uitblijven van structurele maatregelen vanuit de Rijksoverheid, het college nu deze eerste stap zet voor fatbikes. Stadsdeel Oost dringt er echter op aan om de lobby richting het Rijk te blijven inzetten om meer maatregelen te kunnen nemen om ons verkeer veiliger te maken, zoals bijvoorbeeld een helmplicht voor elektrische fietsen tot 18 jaar en een verbod voor het rijden op elektrische fietsen van kinderen onder de 12 jaar.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van de steun voor het voorstel. Al langere tijd is het college samen met partners met het Rijk in gesprek om tot nieuwe maatregelen en wet- en regelgeving over te gaan op het gebied van snelle elektrische fietsen waaronder fatbikes (zie ook reactie op Motie 417 "Vergroten veiligheid voor alle verkeersdeelnemers").

'Overlast en locaties in Oost'
Advies Dagelijks Bestuur Oost:
De overlast in Oost is onderzocht via gemaakte SIG-meldingen en aangevuld met informatie uit de gebiedsteams.

In stadsdeel Oost is het aantal overlastmeldingen in de afgelopen jaren flink gestegen, net als in de rest van de stad. Dit jaar (t/m 26 november) zijn er in Oost 340 meldingen gedaan waarin het woord 'fatbike' voorkomt. Dat is een stijging van maar liefst 47% ten opzichte van 2024 (231 meldingen), en een nog grotere stijging ten opzichte van de twee jaar daarvoor (45 meldingen in 2023 en 3 meldingen in 2022). Verreweg de meeste meldingen (70%) worden anoniem gedaan. Wanneer we kijken naar het aantal meldingen in de afgelopen 6 maanden, komen er een aantal hotspots naar voren: het Sumatraplantsoen, Oostpoort, het Hildo Kropplein, de Transvaalstraat en langs de IJburglaan. De meldingen zijn vooral te relateren aan jongerenoverlast en verkeersoverlast. In 2025 ging 39% van de meldingen over overlastgevende personen (incl. jongeren) met een fatbike en 26% over verkeerssituaties of verkeersoverlast. Het dagelijks bestuur vraagt zit dan ook af in hoeverre meldingen van personenoverlast, waarbij de persoon toevallig een fatbike bij zich heeft, de discussie rondom fatbikes in het verkeer nu kleurt. Dit zou door het college nader onderzocht moeten worden en we verzoeken het college om duidelijker te maken op welke vormen van overlast het voornemen zich richt.

Ook via de gebiedsteams komen steeds meer signalen binnen dat bewoners en ondernemers overlast ervaren van fatbikes. Overlast zit hem in asociaal rijgedrag, snel en roekeloos voorbijrijden en rijden op stoepen of op pleinen. Daarnaast worden ook intimidatie en groepsvorming genoemd. Op basis van de signalen concentreert de overlast zich het meest op de volgende locaties:

- De parken: in het Oosterpark en in het Ed Pelsterpark wordt erg veel overlast ervaren. In de andere parken soms. De parken worden druk bezocht en zijn bedoeld voor rust, groen, recreatie en ontmoeting. Grote verschillen in snelheden op de paden leveren gevaarlijke situaties op. In het Oosterpark wordt ook specifiek de combinatie tussen drugsoverlast en fatbikes gemeld; men ziet dat dealers veelal gebruik maken van fatbikes. In de parken wordt ook vaker intimidatie door fatbikegebruikers gemeld. Het weren van fatbikes uit de parken zou voor meerdere opgaven een uitkomst kunnen bieden.

- In de Transvaalbuurt en Indische Buurt wordt regelmatig overlast gemeld op stoepen en pleinen. Het Albert Wittenbergplein in de Transvaalbuurt is een plein waar diverse leeftijden bij elkaar komen om te spelen, sporten en verblijven. Rijden met fatbikes zorgt hier regelmatig voor gevaarlijke situaties. Ook op het Sumatraplantsoen wordt regelmatig overlast van fatbikegebruikers gemeld.

- Winkelcentrum Oostpoort komt zeer vaak terug als overlastlocatie. Het winkelcentrum is een aangewezen voetgangersgebied, maar het handhaven is vanwege capaciteit een uitdaging. Met de intrede van de zwaardere en opgevoerde elektrische fietsen en dan met name de fatbike is de overlast hier sterk toegenomen. In het woongedeelte mag wel worden gefietst maar voelt men zich onveilig door het fietsgedrag van met name jongeren die op fatbikes rijden met hoge snelheden. Omdat naast het winkelcentrum een middelbare school is gevestigd waar veel jongeren een fatbike bezitten, is de overlast in het woon- en winkelgebied hier extra groot. Zowel ondernemers als bewoners en bezoekers melden veel klachten.

Daarnaast zien we overlast op een aantal hoofdfietsroutes die dagelijks druk worden gebruikt voor school- en voor woon-werkverkeer. Met name op routes met een smal fietspad komen fietsers t.o.v. fatbikegebruikers snel in het gedrang. Dit geldt o.a. voor de route Linnaeusstraat-Middenweg en de route Insulindeweg-Wijttenbachstraat-Oosterpark. Ook de IJburglaan, Pampuslaan en de Nesciobrug zijn plekken waar veel overlast van fatbikes wordt ervaren. Het gaat vaak om asociaal rijgedrag (tegen verkeer in, intimidatie) en te hard rijden.
De overlast is op deze locaties groot, maar de vraag is of het realistisch is om voor dit soort routes locatie- of gebiedsverboden in te stellen voor fatbikes. Dit zou betekenen dat fatbikegebruikers grote hoofdroutes niet meer zouden mogen gebruiken, en dus via omwegen en zijstraten een weg naar school of werk gaan vinden. We adviseren het college om te onderzoeken wat hier wenselijke alternatieven zijn. We vragen het college hierbij ook de maatregel om fatbikes en andere elektrische fietsen naar de rijbaan te verplaatsen in zo'n onderzoek mee te nemen waar op de rijbaan 30 km/h geldt, een maatregel die zou aansluiten bij het voorstel voor cargo(bak)fietsen..

Hoewel de overlast van fatbikes zich niet beperkt tot specifieke gebieden, is het begrijpelijk dat het college voorstelt om in bepaalde gebieden, zoals parken, de fatbike te verbieden. Zeker als ook andere (te) snelle en zware elektrische fietsen geweerd worden, kan in ieder geval daar rustig worden gewandeld en gefietst. Het dagelijks bestuur ziet dan ook de meerwaarde van de mogelijke inzet van een gebiedsverbod op fatbikes via de APV als eerste stap. Op basis van de voorgestelde maatregel dringt het stadsdeel erop aan om dan wel voor alle parken een gebiedsverbod in te stellen. In onze parken recreëren verschillende bezoekers, spelen kinderen en is sprake van kwetsbare ecosystemen. Voertuigen met een hoge snelheid passen hier moeilijk.

Daarnaast zijn parken ook de plekken bij uitstek waar intimidatie tegen (wandelende of hardlopende) vrouwen plaatsvindt en de voorgestelde maatregel zou kunnen helpen dat tegen te gaan als onderdeel van een veel breder pakket aan maatregelen voor dit doel.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van de aangedragen locaties maar kan nog geen inhoudelijke reactie geven, omdat nu ter besluitvorming alleen het voornemen voor de toevoeging van de APV bepaling voor ligt. Het college dankt het stadsdeel voor de alvast aangedragen locaties.

'Handhaving'
Advies Dagelijks Bestuur Oost:
De effectiviteit van de maatregel is gekoppeld aan voldoende handhavingscapaciteit. We zien dat bijvoorbeeld voor het handhaven van de maximumsnelheid, of voor het handhaven van fietsen op stoepen en pleinen, nu al te weinig capaciteit beschikbaar is. Voldoende handhavingscapaciteit is dan ook essentieel om de gebiedsverboden tot zichtbaar resultaat te laten leiden.

Antwoord college:
Handhaving zal worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase die volgt bij de nadere aanwijzing van de verbodsgebieden. Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven. Daadwerkelijke inzet zal via prioritering in de beschikbare capaciteit van politie en THOR zijn in overleg met de Driehoek en de stadsdelen. Communicatie en waarschuwingswijze over de verbodsgebieden zal in de uitwerking worden meegenomen.

'Uitvoering Motie 417 "Vergroten veiligheid voor alle verkeersdeelnemers"
Advies Dagelijks Bestuur Oost
In uitvoering van motie 417 roept het Dagelijks Bestuur het college op aan te dringen om te pleiten voor landelijke regelgeving die een helmplicht voor alle bestuurders tot minimaal 16 jaar van elektrisch aangedreven fietsen mogelijk maakt. En roept het Dagelijks Bestuur het college op aan te dringen om te pleiten voor landelijke regelgeving die een minimumleeftijd van 12 jaar voor elektrisch aangedreven fietsen mogelijk maakt.

- Stadsdeel Oost dringt er echter op aan om de lobby richting het Rijk te blijven inzetten om meer maatregelen te kunnen nemen om ons verkeer veiliger te maken, zoals bijvoorbeeld een helmplicht voor elektrische fietsen tot 18 jaar en een verbod voor het rijden op elektrische fietsen van kinderen onder de 12 jaar.

Antwoord college:
Al langere tijd is het college samen met partners met het Rijk in gesprek om tot nieuwe maatregelen en wet- en regelgeving over te gaan op het gebied van snelle elektrische fietsen waaronder fatbikes. Het college zet daarbij in op:
- een algeheel verbod op het gebruik van elektrische fietsen onder de 12 jaar;
- een helmplicht voor alle gebruikers van elektrische fietsen (tot 18 jaar);
- een verbod op het opvoeren van elektrische fietsen;
- een verbod op verkoop van opvoersetjes voor elektrische fietsen;
- invoering kentekens, registratieplicht en typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen;
- hierbij passende effectieve handhavingsbevoegdheden voor gemeentelijke BOA's: Hiervoor geldt dat een landelijke herziening van het boa-stelsel gaande is. Afwegingen ten aanzien van eventuele verdere uitbreiding van bevoegdheden van boa's (ook t.a.v. handhaving op e-bikes en snelheid in het verkeer) is hier onderdeel van. Amsterdam is samen met onder meer de G4 en VNG betrokken partij in de discussies over deze herziening.

6 Stadsdeel Zuid

Het advies van Dagelijks Bestuur Zuid:

Het Dagelijks Bestuur (DB) van Zuid is positief over voorgestelde mogelijkheid gebieden aan te wijzen waar fatbikes worden verboden, en hiermee met de extra aandacht voor de verkeersveiligheid op de fietspaden. We herkennen de urgentie voor de aanpak, ook wij krijgen veel signalen over ervaren overlast door bestuurders van snelle elektrische fietsen waaronder fatbikes en zien het aantal ongelukken met deze, vaak jonge, weggebruikers stijgen.

U geeft aan dat landelijke maatregelen worden gemist en het DB erkent de noodzaak nu maatregelen te treffen. Er zijn in Zuid bijvoorbeeld veel meldingen over overlast op de fietspaden in het Vondelpark, maar ook op andere fietspaden zien we ervaren overlast stijgen en constateren we gevaarlijke situaties en een toename van het aantal ongelukken met fatbikes. Met het wijzigen van de APV wordt het mogelijk om gebieden aan te wijzen waar elektrische fietsen met brede banden worden verboden, een categorie fietsen die eenvoudig is op te voeren.

Zoals u ook in de raadsbrief aangeeft is het handelingsperspectief van de gemeente relatief beperkt. Gezien de urgentie begrijpen we dat nu voor een maatregel gekozen wordt die juridisch misschien vragen op gaat roepen en waarmee het helaas nog niet mogelijk is om alle te snelle fietsen op de fietspaden te weren.
We zien in de maatschappelijke reacties dat de noodzaak iets te doen breed gesteund wordt en het huidige voorstel kan zo meehelpen om de urgentie van een structurele maatregel door de rijksoverheid aan te geven.

Naar aanleiding van uw adviesvraag:

- We adviseren positief op het voorstel voor de nieuwe APV maatregel, met een aantal kanttekeningen en aandachtspunten.
- Er is in Zuid veel ervaren hinder. We krijgen regelmatig meldingen en worden hierover ook aangesproken. Bijvoorbeeld in het Vondelpark wordt overlast ervaren.

Aandachtspunten bij de maatregel

- We worden graag nauw betrokken bij de locaties waar het APV verbod ingevoerd wordt. We denken bijvoorbeeld aan het Vondelpark.
- We vragen om de gevolgen van het verbod voor de routes rond het verbodsgebied te monitoren.
- Het blijft essentieel om (samen met andere gemeenten) het ministerie te vragen om bredere maatregelen te nemen die de overlast door te grote snelheidsverschillen op fietspaden mogelijk maken. Een structurele oplossing, een maatregel die breder inzetbaar is en die ook voor fietsen met smallere banden geld, blijft essentieel.

'Landelijk beleid'
Advies Dagelijks Bestuur Zuid:
Advies SDC 94.52 (overgenomen door DB):
We vragen het college om het Rijk te blijven vragen om landelijk beleid aangaande snelle elektrische fietsen en fatbikes.

Antwoord college:
Al langere tijd is het college samen met partners met het Rijk in gesprek om tot nieuwe maatregelen en wet- en regelgeving over te gaan op het gebied van snelle elektrische fietsen

waaronder fatbikes. Het college zet daarbij in op:

- een algeheel verbod op het gebruik van elektrische fietsen onder de 12 jaar;
- een helmplicht voor alle gebruikers van elektrische fietsen (tot 18 jaar);
- een verbod op het opvoeren van elektrische fietsen;
- een verbod op verkoop van opvoersetjes voor elektrische fietsen;
- invoering kentekens, registratieplicht en typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen;
- hierbij passende effectieve handhavingsbevoegdheden voor gemeentelijke BOA's: Hiervoor geldt dat een landelijke herziening van het boa-stelsel gaande is. Afwegingen ten aanzien van eventuele verdere uitbreiding van bevoegdheden van boa's (ook t.a.v. handhaving op e-bikes en snelheid in het verkeer) is hier onderdeel van. Amsterdam is samen met onder meer de G4 en VNG betrokken partij in de discussies over deze herziening.

Advies Dagelijks Bestuur Zuid: 'We vragen om de gevolgen van het verbod voor de routes rond het verbodsgebied te monitoren.'

Antwoord college:
Het college neemt het advies van het dagelijks bestuur om te monitoren over. Zo kan worden bekeken of de overlast van fatbikes afneemt in het gebied (of de gebieden) die aangewezen worden als verbodsgebieden en of de overlast zich verplaatst naar omliggende routes.

Advies Dagelijks Bestuur Zuid: : **'**proef maximumsnelheid 20 km/u voor alle fietsers op het fietspad in Zuid':
Advies SDC: *Een maximumsnelheid van 20 km/uur voor alle fietsers op het fietspad in te voeren en te handhaven; sneller verkeer wijkt uit naar de rijbaan waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (indien aanwezig) of neemt een alternatieve route;*
In de raadsinformatiebrief geeft het college aan dat ze een proef wil uitvoeren met een maximumsnelheid van 20km/h op het fietspad. Het DB is positief over deze proef en we bieden aan deze in Zuid uit te voeren zodat we lokaal ervaring op kunnen doen met zo een verkeersbesluit.

Antwoord college:
Het college is nog bezig om een geschikte locatie te vinden voor een proef maximaal 20km/uur op een fietspad. Hier kijken we ook naar locaties in Zuid. De komende maanden verwachten we een locatie te kunnen selecteren. Dit zullen we dan ook afstemmen met het desbetreffende stadsdeel.

'Uitvoerbaarheid en juridische houdbaarheid'
Advies Dagelijks Bestuur Zuid:
Advies SDC: *Een fatbikeverbod in parken verder uit te werken en in te voeren dusdanig dat dit juridisch houdbaar en uitvoerbaar is*. Reactie DB: Dit advies ondersteunt het hierboven verwoorde advies van het DB.

Antwoord college:
Het college zal na vaststelling van de APV-bepaling in de Raad het voorstel verder uitwerken tot een concreet aan te wijzen gebied inclusief verdere wijze van communicatie en handhaving. Het is algemeen bekend dat het juridisch pionieren betreft, er is geen jurisprudentie van gemeenten die dit eerder geprobeerd hebben. Toch denkt het college dat deze stap een noodzakelijke en verantwoorde stap is om de overlast aan te kunnen pakken.

'Maximumsnelheid van 15 of 20 kilometer per uur in alle parken in Zuid'
Advies Dagelijks Bestuur Zuid (Advies 95.52):
Advies SDC: *een maximumsnelheid voor fietsers van 15 of 20 kilometer per uur in alle parken in Zuid*

waar je mag fietsen;

- Reactie DB: In de raadsinformatiebrief geeft u aan dat u een proef uitvoert wilt uitvoeren met een maximumsnelheid. We vragen u om bij de uitwerking de specifieke situatie in de parken te betrekken zodat conflicten tussen fiets en voetganger in voetgangersgebieden worden voorkomen. We vragen u om bij de proef ook de mogelijke handhaving te betrekken.

Antwoord college:
We zijn nog het onderzoeken welke locaties met welke specifieke situaties geschikt zijn om deze proef uit te voeren. Hierover zal nadere afstemming met de stadsdelen, politie en THOR plaatsvinden.

Advies Dagelijks Bestuur Zuid: 'zorg te dragen voor adequate handhaving van de proef maximumsnelheid op het fietspad'

Antwoord college: Voor de praktische uitvoerbaarheid omtrent handhaving van deze proef zal nader overleg met de stadsdelen, politie en THOR plaatsvinden als een locatie aangewezen wordt. Dit vindt in de volgende uitwerkingsfase plaats van de proef die we medio dit jaar willen uitvoeren.

***Advies Dagelijks Bestuur Zuid**:* 'tevens zorg te dragen voor handhaving van opgevoerde *fietsen' Reactie DB: We vragen het college om in te zetten op adequate handhaving van opgevoerde fietsen.*

Antwoord college:
Handhaving op opgevoerde fietsen is een taak van de politie. Vanuit de beschikbare capaciteit van de politie wordt hierop gehandhaafd en dit blijft het geval. Gemeentelijke boa's (THOR) hebben momenteel geen bevoegdheden specifiek gericht op het handhaven op opgevoerde elektrische fietsen.

Advies Stadsdeelcommissie Zuid: 'onderzoek te (laten) doen naar de wenselijkheid en mogelijkheid om in bepaalde zones van stadsdeel Zuid:

- een algemeen fietsverbod in te stellen;
- gedragsregels af te dwingen (bijvoorbeeld 'fietsers te gast');
- hinderlijk gedrag en hinderlijk groepsgedrag aan te pakken.

- Reactie DB: Het DB kan voor de straten en gebieden waar ze bevoegd is door middel van verkeersbesluiten het fietsen op bepaalde zones verbieden of gedragsregels kenbaar maken. Dit kan bijvoorbeeld door een door een gebied als voetpad te benoemen. We zien dit dus als een advies aan het DB. Met betrekking tot het advies tav hinderlijk gedrag en groepsgedrag gaat het advies voorbij aan de directe adviesvraag en nemen we dit mee in onze reguliere processen.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van dit advies aan het DB.

7 Stadsdeel West

Het advies van stadsdeel West:

Het dagelijks bestuur van stadsdeel West is positief over de inzet van het college op het vergroten van de verkeersveiligheid en de afname van overlast op plein en in parken. Ook in de parken en (school)pleinen van West zorgen te snelle fietsen voor overlast en onveiligheid voor kinderen en andere verkeersdeelnemers.

Belangrijk is wat West betreft, dat het niet gaat om een totaalverbod van fatbikes. In delen van West waar we fiks inzetten op het autoluw maken, is de fatbike voor sommige bewoners juist een relatief goedkoop alternatief dat handig is voor die afstanden waar men anders de auto voor zou pakken. Belangrijk dus dat de (volwassen) Amsterdammer die de fatbike verantwoord gebruikt niet /zo min mogelijk getroffen wordt door deze bepaling. Het dagelijks bestuur zou wel graag de mogelijkheid hebben fatbikes en andere elektrische fietsen te weren van stoepen en pleinen waar veel overlast is van soms erg jeugdige bestuurders. Deze kinderen / jongeren kunnen hun snelheid vaak nog niet goed inschatten. Daarbij is de fatbike een vervoermiddel dat een relatief groot vermogen heeft, gemakkelijk op te voeren is en zwaarder en breder is dan andere (elektrische) fietsen. Bij een ongeluk zijn hierdoor de consequenties vaak des te groter. Wel wil het DB dat jongeren zich overal in de stad welkom blijven voelen.

Voor wat betreft meldingen en signalen in stadsdeel West van overlast door fatbikes, is het zo dat wij geen data uit de systemen van handhaving kunnen filteren op deze specifieke categorie 'overlast door fatbikes'. Wel krijgen wij veel signalen van bewoners dat er op pleinen, stoepen en andere plekken waar kinderen spelen, dat er hard gefietst wordt. Naast dit advies willen we hier aandacht voor vragen.

Antwoord college:
De insteek van het college is om middels deze APV-bepaling gebieden aan te wijzen waar de overlast het grootst is, en geen totaalverbod van fatbikes. Daarbij geldt dat er altijd alternatieve routes mogelijk moeten blijven. Bij de toewijzing en uitwerking van de gebieden zal nauw contact worden gezocht met de stadsdelen. De onderbouwing zal per aanwijzingsgebied worden opgesteld waarbij de overlast aangetoond dient te worden.

Het college neemt kennis van de signalen over hard fietsen onder meer op pleinen, stoepen en andere plekken. Fietsen op trottoirs en/of voetgangersgebieden zoals pleinen waar kinderen spelen, is al verboden. Gevaarlijk rijgedrag is ook al verboden is (art. 5 RVV of Wegenverkeerwet). Voorliggend APV bepaling is specifiek gericht op fatbikes en overlastgevende gebieden.

'Aandachtspunten'
Advies Dagelijks Bestuur West
In het licht van bovenstaande kan deze bepaling wat het dagelijks bestuur betreft dan ook van toegevoegde waarde zijn. Punten waar wel aandacht aan besteed moet worden voor het vervolg zijn:

1. Handhavingscapaciteit (THOR en/of Politie). Voor handhaving van deze bepaling is (snelle) capaciteit nodig, het DB vraagt zich af hoe dit wordt vormgegeven en waar de capaciteit vandaan zal komen.

2. Het DB verzoekt ook rekening te houden met verplaatsing van fatbike verkeer. Als fatbikes geweerd worden van het ene plein, ligt het voor de hand dat zij zich zullen verplaatsen naar het dichtstbijzijnde plein of park dat nog geen verbodsgebied is.

Graag denkt stadsdeel West mee over de uitwerking van bovenstaande punten in de volgende fase.

Antwoord college:

1. Handhaving van voorliggende APV-bepaling zal worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase die volgt bij de nadere aanwijzing van de verbodsgebieden. Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven op de APV. Daadwerkelijke inzet zal via prioritering in de beschikbare capaciteit van politie en THOR zijn, in overleg met de stadsdelen.
2. Het college vindt het belangrijk dat bij het verkennen van een aanwijsgebied en eventuele implementatie daarvan er een goede samenwerking is tussen het betreffende stadsdeel/stadsgebied en de centrale stad. Mogelijke verplaatsing van de overlast is iets wat daarin besproken kan worden.

'Publiekscampagne in samenwerking met scholen, maatschappelijke organisaties en bedrijven'
Advies Dagelijks Bestuur West:
Bovendien adviseren wij de wethouder intensief in te zetten op publiekscampagnes in samenwerking met scholen, maatschappelijke organisaties en bedrijven om e-bikers te wijzen op verkeersregels in het algemeen en de juridische en financiële gevolgen van opgevoerde en/of illegale e-bikes.

Antwoord college:
Amsterdam zet al geruime tijd in op gerichte voorlichting en verkeerseducatie rondom e-bikes en fatbikes. Afgelopen schooljaren is namens de wethouder een brief gestuurd naar alle basisscholen in Amsterdam, specifiek gericht op ouders van kinderen in groep 8. Juist op dit overgangsmoment naar de middelbare school wordt vaak een (elektrische) fiets aangeschaft. Met deze brief zijn ouders geïnformeerd over de geldende regels en de risico's van e-bikes en fatbikes. Daarnaast voeren we onder meer de campagne 't Kan hard gaan, die zich richt op de risico's van opvoeren, handhaaft de politie op opgevoerde en illegale e-bikes.

Ook biedt Amsterdam, samen met de Vervoerregio Amsterdam, gratis verkeerseducatie aan op basis-, middelbare- en mbo-scholen. Hiervoor zijn aanvullende lespakketten ontwikkeld die specifiek aansluiten bij de Amsterdamse opgave rond e-bikes en fatbikes. Voorbeelden van dit educatieaanbod zijn Streettalks, het spel- en debatprogramma Kruispunt fatbike/e-bike, videotrainingen via Blikveld en een lesbrief die door docenten zelfstandig kan worden ingezet.

Het college vindt het ook belangrijk deze initiatieven te blijven inzetten om jongeren bewust te maken van de risico's van opgevoerde e-bikes en fatbikes en veilig verkeersgedrag.

Hiernaast heeft de stadsdeelcommissie West de volgende adviezen aangenomen:

Advies Stadsdeelcommissie West:

1. Opnieuw aandacht te vragen voor de zorgen van VOR wat betreft de uitvoerbaarheid van deze maatregel.

Antwoord college: Het college draagt hier uiteraard zorg voor. Het college is zich er terdege van bewust dat het invoeren van een gebiedsgericht fatbikeverbod middels voorliggende APV-bepaling juridisch pionieren betreft. Toch zet het college deze stap, omdat de urgentie en ervaren overlast in bepaalde gebieden zo groot is en er vooralsnog geen alternatieve landelijke wetgeving

in beeld is.

Advies Stadsdeelcommissie West:

2. Te onderzoeken of het juridisch en bestuurlijk mogelijk is om een algeheel e-bike verbod in te stellen op bepaalde plekken in de stad, zoals parken.

Antwoord College: Het college is van mening dat dit geen goede maatregel zou zijn omdat dit zijn doel voorbij schiet. Er is geen sprake van aantoonbare overlast van álle e-bikes, maar wel specifiek van fatbikes die relatief vaak zijn opgevoerd en waar veel klachten van wordt ervaren. Veel fietspaden zoals parken zijn ook veilige doorfietsroutes voor kwetsbare ouderen die e-bikes gebruiken, of ouders die kinderen vervoeren met e-bakfietsen.

Advies Stadsdeelcommissie West:

3. Zich in te zetten voor aanpassing van nationale wetgeving waardoor het mogelijk wordt om
    a. Op fietspaden in parken een maximumsnelheid van 20 km/uur in te stellen;
    b. Een helmplicht in te voeren voor de elektrische fiets;
    c. Een minimumleeftijd in te stellen voor de elektrische fiets.

Antwoord college: Al langere tijd is het college samen met partners met het Rijk in gesprek om tot nieuwe maatregelen en wet- en regelgeving over te gaan op het gebied van snelle elektrische fietsen waaronder fatbikes. De genoemde punten van het stadsdeel en meer is de inzet van het college:

- maximumsnelheid van 20 km/uur op het fietspad: het college werkt samen met het Rijk aan een pilot die in 2026 wordt uitgevoerd, om ten eerste te ervaren of dit een effectieve maatregel is;
- een algeheel verbod op het gebruik van elektrische fietsen onder de 12 jaar;
- een helmplicht voor alle gebruikers van elektrische fietsen (tot 18 jaar);
- een verbod op het opvoeren van elektrische fietsen;
- een verbod op verkoop van opvoersetjes voor elektrische fietsen;
- invoering kentekens, registratieplicht en typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen;
- hierbij passende effectieve handhavingsbevoegdheden voor gemeentelijke BOA's: Hiervoor geldt dat een landelijke herziening van het boa-stelsel gaande is. Afwegingen ten aanzien van eventuele verdere uitbreiding van bevoegdheden van boa's (ook t.a.v. handhaving op e-bikes en snelheid in het verkeer) is hier onderdeel van. Amsterdam is samen met onder meer de G4 en VNG betrokken partij in de discussies over deze herziening.

Advies Stadsdeelcommissie West:

4. In parken (duidelijker) aparte fiets- en voetpaden aan te wijzen en deze op een veilige manier in te richten (bijvoorbeeld door middel van een maximumsnelheid van 20 km/uur, fysieke afscheiding en oversteekplaatsen) en in parken meer voetgangerszones aan te wijzen met een algemeen fietsverbod.

Antwoord college:

- Het college is van mening dat de fysieke inrichting in de meeste gevallen primair onder de bevoegdheden van het stadsdeel valt.
- Het is nu nog niet mogelijk om generiek een maximumsnelheid van 20 km/uur in te stellen in een park, daar voeren we eerst reeds genoemde proef voor uit.
- Het instellen van voetgangerszones waar fietsen in het geheel niet toegestaan is, door middel van een verkeersbesluit is, kan ook door het stadsdeel worden gedaan. Hierbij

dient ook rekening te worden gehouden met de fietsnetwerkfunctie die veel parken hebben, beleidsmatig aangeduid als het plus- en hoofdnet fiets.

Advies Stadsdeelcommissie West:

5. Intensief in te zetten op publiekscampagnes in samenwerking met scholen, maatschappelijke organisaties en bedrijven om e-bikers te wijzen op verkeersregels in het algemeen en de juridische en financiële gevolgen van opgevoerde en/of illegale e-bikes.

Antwoord college: Amsterdam zet al geruime tijd in op gerichte voorlichting en verkeerseducatie rondom e-bikes en fatbikes. Afgelopen schooljaren is namens de wethouder een brief gestuurd naar alle basisscholen in Amsterdam, specifiek gericht op ouders van kinderen in groep 8. Juist op dit overgangsmoment naar de middelbare school wordt vaak een (elektrische) fiets aangeschaft. Met deze brief zijn ouders geïnformeerd over de geldende regels en de risico's van e-bikes en fatbikes. Daarnaast biedt Amsterdam, samen met de Vervoerregio Amsterdam, gratis verkeerseducatie aan op basis-, middelbare- en mbo-scholen. Hiervoor zijn aanvullende lespakketten ontwikkeld die specifiek aansluiten bij de Amsterdamse opgave rond e-bikes en fatbikes. Voorbeelden van dit educatieaanbod zijn Streettalks, het spel- en debatprogramma Kruispunt fatbike/e-bike, videotrainingen via Blikveld en een lesbrief die door docenten zelfstandig kan worden ingezet.

Advies Stadsdeelcommissie West:

6. Vaker controles uit te voeren op de boven genoemde mankementen (geen licht en defecte remmen) waardoor de veiligheid op de openbare weg bevorderd wordt.

Antwoord college: Zowel politie als boa's zijn bevoegd om te handhaven van fietsverlichting. Het stadsdeel kan via de inzetgesprekken met THOR hier zelf op prioriteren. De politie prioriteert jaarlijks de beschikbare capaciteit en prioriteiten die in de Driehoek wordt vastgesteld, middels het Regionaal Handhavingsplan Politie.

Advies Stadsdeelcommissie West:

7. Eventueel bij opgevoerde fatbikes/elektrische fietsen ze (tijdelijk) van de weg te halen wat de veiligheid op de openbare weg nog meer bevordert.

Antwoord college:

De politie is bevoegd om opgevoerde fatbikes/e-bikes in beslag te nemen en handelt conform de door het OM vastgestelde *Instructie meting maximumconstructiesnelheid*. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over. In de instructies staat ten aanzien van inbeslagname als werkwijze:

Bij fietsen met trapondersteuning wordt tot inbeslagneming van het gehele voertuig overgegaan als is voldaan aan de volgende voorwaarden (cumulatief):

1. Het voertuig wordt gebruikt of staat op de weg, terwijl het voertuig niet is toegelaten voor gebruik op de weg (het voertuig is niet goedgekeurd en niet aangewezen. Let op: dit geldt enkel voor de fiets met trapondersteuning als deze niet voldoet aan de definitie uit de WVW1994, bijvoorbeeld als de trapondersteuning niet wordt onderbroken vanaf 25 km/u (zie o.a. paragraaf 1.2)).
2. De verdachte in kwestie heeft voor de **tweede** keer binnen een tijdbestek van twee jaar een onder het strafrecht vallende overtreding begaan van artikel art. 32 aanhef en onder a jo. 21 lid 1 en/of 20h jo. 20b lid 1 WVW1994. Tevens is aan deze verdachte bij de eerdere overtreding van de genoemde artikelen een waarschuwing gegeven, waarin het in deze paragraaf geformuleerde beleid over inbeslagneming is uitgelegd. Deze waarschuwing kan mondeling worden gegeven (zorg er in dat geval voor dat dit duidelijk en herleidbaar wordt vermeld, bijvoorbeeld in het proces-verbaal), of er kan aan de verdachte (aan het door hem opgegeven adres) een waarschuwingsbrief

worden uitgereikt of worden toegezonden. Een afschrift van deze brief wordt als bijlage bij het ter zake opgemaakte proces-verbaal gevoegd.

Bovenstaande adviezen zijn ingediend door de Groene BasisPiraten en aangenomen met 11 stemmen voor (DGBP, GroenLinks, VVD, DENK, lijst Wouters) en 4 tegen (D66 en PvdA)

8 Stadsdeel Nieuw-West

Het advies van stadsdeel Nieuw-West:

In onderstaand finaal advies van het dagelijks bestuur zijn de aangenomen adviezen vanuit de stadsdeelcommissie verwerkt.

Advies Dagelijks Bestuur Nieuw-West: 'APV-verbod en lobby'
Het dagelijks bestuur is blij met elke maatregel om de overlast van fatbikes terug te dringen, mits deze juridisch houdbaar zijn. Het dagelijks bestuur prijst het lef van het college om hierin de vlucht vooruit te nemen waar de benodigde landelijke regelgeving nog uitblijft. Gezien de urgentie begrijpen we dat nu voor een maatregel gekozen wordt die juridisch misschien vragen op gaat roepen en waarmee het helaas nog niet mogelijk is om alle te snelle fietsen op de fietspaden te weren. We zien in de maatschappelijke reacties op het persbericht van 26 november dat de noodzaak iets te doen breed gesteund wordt. Dit voorstel kan zo meehelpen om de urgentie van een structurele maatregel door de Rijksoverheid aan te geven.
Het dagelijks bestuur adviseert om het argumentatiekader vanuit de APV zo breed mogelijk in te steken, gericht op openbare orde, hinder en gedrag.
Daarnaast adviseert het dagelijks bestuur aan het college om zich samen met alle relevante partners en belangenverenigingen intensief in te blijven zetten voor de landelijke lobby gericht op:

- een algeheel verbod op het gebruik van elektrische fietsen onder de 12 jaar;
- een helmplicht voor alle gebruikers van elektrische fietsen;
- een verbod op het opvoeren van elektrische fietsen;
- een verbod op verkoop van opvoersetjes voor elektrische fietsen;
- invoering kentekens, registratieplicht en typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen;
- hierbij passende effectieve handhavingsbevoegdheden voor gemeentelijke BOA's.

Antwoord college:

'APV breed argumentatiekader'
De voorliggende APV-bepaling is zoals het stadsdeel ook vraagt gebaseerd op overlast en hinderlijk gedrag van fatbikes, die gebiedsgericht moet worden aangetoond.

'Lobby'
Al langere tijd is het college samen met partners met het Rijk in gesprek om tot nieuwe maatregelen en wet- en regelgeving over te gaan op het gebied van snelle elektrische fietsen waaronder fatbikes. De genoemde punten van het stadsdeel is dezelfde inzet die het college in deze gesprekken aandraagt:

- een algeheel verbod op het gebruik van elektrische fietsen onder de 12 jaar;
- een helmplicht voor alle gebruikers van elektrische fietsen (tot 18 jaar);
- een verbod op het opvoeren van elektrische fietsen;
- een verbod op verkoop van opvoersetjes voor elektrische fietsen;
- invoering kentekens, registratieplicht en typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen;
- hierbij passende effectieve handhavingsbevoegdheden voor gemeentelijke BOA's:

Hiervoor geldt dat een landelijke herziening van het boa-stelsel gaande is. Afwegingen ten aanzien van eventuele verdere uitbreiding van bevoegdheden van boa's (ook t.a.v. handhaving op e-bikes en snelheid in het verkeer) is hier onderdeel van. Amsterdam is samen met onder meer de G4 en VNG betrokken partij in de discussies over deze herziening.

Veel gemeenten en partners steunen onze inzet en zien dezelfde urgentie om op dit thema door te pakken. 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 en kiest het college voor het inzetten van de APV als instrument, en tegelijkertijd door te gaan met de lobby voor meer maatregelen.

***Vraag Dagelijks Bestuur Nieuw-West**: 'Overlast in Nieuw-West'*
Advies stadsdeel Nieuw-West:
Het dagelijks bestuur herkent de urgentie voor de aanpak, ook wij krijgen veel signalen en meldingen over ervaren overlast door bestuurders van fatbikes en zien het aantal ongelukken met deze, vaak jonge, weggebruikers stijgen. De overlastmeldingen komen vanuit heel Nieuw-West, maar concentreren zich vooral in en rond middelbare scholen, parken, pleinen en winkelgebieden. Het gaat hierbij om rijden over de stoep, voetpaden en in voetgangersgebieden, te hard en roekeloos rijden, veelal gecombineerd met intimiderend gedrag.

Antwoord college: Het college neemt kennis van de aangedragen urgentie en (typering van) locaties in het stadsdeel maar kan nog geen inhoudelijke reactie geven, omdat nu ter besluitvorming alleen het voornemen voor de toevoeging van de APV bepaling voor ligt. Indien de Raad de APV bepaling aanneemt zal gekeken worden naar geschikte en urgente locaties voor de verbodsgebieden, in overleg met de stadsdelen.

'Handhaving en monitoring'
Advies Dagelijks Bestuur Nieuw-West:
De effectiviteit van de maatregel is, naast de vraag of deze juridisch houdbaar blijkt, gekoppeld aan voldoende handhavingscapaciteit. We zien dat bijvoorbeeld voor het handhaven van de maximumsnelheid, of voor het handhaven van fietsen op stoepen en pleinen, nu al te weinig capaciteit beschikbaar is. We zijn heel tevreden over de samenwerking met handhaving en politie bij de integrale leefbaarheidsacties in Nieuw-West en met de specifiek ontwikkelde handhaving gericht op het constateren van en optreden tegen te snel rijdende fatbikes die zijn opgevoerd en/of voorzien van een gashendel. We adviseren een verdere intensivering hiervan, omdat dit de pakkans verhoogd en de publiciteit zorgt voor een goed ontmoedigend effect. We adviseren om de politie te vragen hierbij ook extra in te zetten op gevaarlijk rijgedrag en het vervoeren van meer dan 1 passagier.

Voldoende handhavingscapaciteit is ook essentieel om de gebiedsverboden tot zichtbaar resultaat te laten leiden. We adviseren om de benodigde handhaving voor de gebiedsverboden niet ten koste te laten gaan van de handhavingscapaciteit op de andere openbare orde en (verkeers- en sociale) veiligheidsopgaven in Nieuw-West.

Daarnaast adviseert het dagelijks bestuur om de effecten van het gebiedsverbod nauwgezet te monitoren. En dan niet alleen in het betreffende gebied, maar zeker ook in de omgeving ervan. Zoals bij de invoering van veel restrictief beleid is ook hier het optreden van een waterbedeffect een reële verwachting. We adviseren om vooraf, in overleg met alle stadsdelen en de veiligheids- en handhavingsparters, duidelijk vast te leggen waarop gemonitord gaat worden en op welke momenten geëvalueerd wordt. Ook adviseren we de monitoringsresultaten actief landelijk te

delen met andere gemeenten, belangenverenigingen en rijksoverheid.

Antwoord college:
Handhaving van voorliggende APV-bepaling zal worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase die volgt bij de nadere aanwijzing van de verbodsgebieden. Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven op de APV. Daadwerkelijke inzet zal via prioritering in de beschikbare capaciteit van politie en THOR zijn, in overleg met de stadsdelen.

Ten aanzien van handhaving op opgevoerde e-bikes en/of illegale fatbikes met gashendel: De politie handhaaft hierop binnen de beschikbare capaciteit. Eventuele intensivering is aan de Driehoek om te besluiten en ligt nu niet voor. Het vervoeren van meer dan 1 passagier is toegestaan mits de fiets daarvoor ontworpen is met een deugdelijke zitplaats.

Het college neemt het advies van het dagelijks bestuur om te monitoren over. Zo kan worden bekeken of de overlast van fatbikes afneemt in het gebied (of de gebieden) die aangewezen worden als verbodsgebieden.

***Vraag Dagelijks Bestuur Nieuw-West**: 'Aan te wijzen gebieden'*
Advies Dagelijks Bestuur Nieuw-West
Het dagelijks bestuur wordt graag vroegtijdig en nauw betrokken bij het bepalen van de gebieden waar het APV verbod ingevoerd wordt. We vinden het verstandig dat het college voornemens is te starten met parken en adviseren om hierbij een beperkt aantal parken verspreid over de stad te kiezen. Zo kan in meerdere stadsdelen ervaring worden opgedaan. Ook komt er dan meer duidelijkheid over de juridische houdbaarheid voordat tot verdere stadsbrede uitrol wordt overgegaan. Het Rembrandtpark leent zich volgens het dagelijks bestuur goed als gebied om in Nieuw-West mee te starten.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van de aangedragen locaties maar kan nog geen inhoudelijke reactie geven, omdat nu ter besluitvorming alleen het voornemen voor de toevoeging van de APV bepaling voor ligt. Het college dankt het stadsdeel voor de alvast aangedragen locaties. De selectie van locatie(s) waar het verbod zal kunnen gelden zal in nauw overleg met het stadsdeel gebeuren.

'Participatie en educatie'
Advies Dagelijks Bestuur Nieuw-West
Aangezien de gebruikers van fatbikes grotendeels jong zijn adviseert het dagelijks bestuur om naast de in het participatieplan opgenomen belangenorganisaties, ook actief in gesprek te gaan met de jongerenadviesraad over hun ideeën omtrent het aanpakken van de fatbike overlast.
Het college geeft aan dat er al veel wordt gedaan aan educatie en voorlichting. Toch ziet het dagelijks bestuur hier nog wel mogelijkheden om beter aan te sluiten bij de leefwereld van de jongeren, zeker als hierbij ook de jongerenadviesraad bij wordt betrokken. Het dagelijks bestuur adviseert om samen met de jongerenadviesraad, scholen, Halt en veiligheidsvoorlichters een gericht voorlichtingsprogramma te ontwikkelen over de risico's van opgevoerde e-bikes en fatbikes.

Antwoord college:
Amsterdam zet al geruime tijd in op gerichte voorlichting en verkeerseducatie rondom e-bikes en fatbikes. Afgelopen schooljaren is namens de wethouder een brief gestuurd naar alle basisscholen in Amsterdam, specifiek gericht op ouders van kinderen in groep 8. Juist op dit overgangsmoment naar de middelbare school wordt vaak een (elektrische) fiets aangeschaft. Met deze brief zijn

ouders geïnformeerd over de geldende regels en de risico's van e-bikes en fatbikes.

Daarnaast biedt Amsterdam, samen met de Vervoerregio Amsterdam, gratis verkeerseducatie aan op basis-, middelbare- en mbo-scholen. Hiervoor zijn aanvullende lespakketten ontwikkeld die specifiek aansluiten bij de Amsterdamse opgave rond e-bikes en fatbikes. Voorbeelden van dit educatieaanbod zijn Streettalks, het spel- en debatprogramma Kruispunt fatbike/e-bike, videotrainingen via Blikveld en een lesbrief die door docenten zelfstandig kan worden ingezet.

Tegelijkertijd deelt het college de opvatting van het dagelijks bestuur dat het belangrijk is om educatie en voorlichting voortdurend te blijven aanpassen aan de leefwereld van jongeren. Daarom blijven we onderzoeken hoe kennis, bewustwording en voorlichting zo effectief mogelijk bij de doelgroep terechtkomen.
Het college beschouwt educatie en participatie nadrukkelijk als een doorlopend proces, waarbij wordt geleerd van ervaringen uit de praktijk en waarin ruimte blijft voor bijsturing. Zo blijven we werken aan een aanpak die niet alleen informeert, maar jongeren ook daadwerkelijk bewust maakt van de risico's van opgevoerde e-bikes en fatbikes en bijdraagt aan veiliger verkeersgedrag.

'Inrichting openbare ruimte'
Advies Dagelijks Bestuur Nieuw-West:
Een aantal jaren geleden zijn bijna alle parken voetgangersgebied geworden waar tevens gefietst mag worden. De paden worden sindsdien gedeeld door voetgangers en fietsers. Toentertijd was dat vooral ingevoerd om de snorfiets uit parken te weren. We zien nu dat de elektrische fiets in feite de nieuwe snorfiets is geworden. Daarbovenop is het steeds drukker geworden. Die drukte in combinatie met het grote snelheidsverschil maakt dat vermenging van voetgangers en fietsers in de openbare ruimte steeds vaker tot gevaarlijke situaties en ongelukken leidt. Het dagelijks bestuur adviseert dan ook om naar de toekomst, bij groot onderhoud en herinrichtingen, in te zetten op het herinvoeren van aparte fiets en voetpaden in de Amsterdamse parken en in woonbuurten met grote voetgangerszones (zoals bijvoorbeeld bij Geer Ban, Landzicht en Kweekhoven in Osdorp). Zorg daarbij dan ook voor veilige oversteekplekken in de parken daar waar voet- en fietspaden elkaar kruisen.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van dit advies, maar kan hierop geen inhoudelijke reactie geven, omdat nu ter besluitvorming alleen de APV-bepaling voor een gebiedsgericht fatbikeverbod ligt. Groot onderhoud en herinrichtingen kent een eigen programmering, begroting en ontwerpleidraad die wordt beschreven in de vastgestelde USTOR (Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte). Verbeteringen van verkeersveiligheid (en waar mogelijk ook voor fiets) worden als plus in principe altijd meegenomen bij groot onderhoud+ en herinrichtingen. Daarnaast investeert het college in veilige oversteekplekken zoals beschreven in de Uitvoeringsagenda Amsterdam maakt Ruimte, waarbij rekening dient te worden gehouden met de beschikbare middelen en prioritering op basis van urgentie en noodzaak. Ten aanzien van snelheidsverschillen op het fietspad voeren we in 2026 een proef uit met een maximumsnelheid, om te ervaren of dit een effectieve maatregel kan zijn om het fietspad veiliger te maken.

9 Stadsdeel Zuidoost

Het advies van Dagelijks Bestuur Zuidoost:
Het dagelijks bestuur (DB) staat positief tegenover het inzetten van een gericht gebiedsverbod, mits dit juridisch houdbaar, bestuurlijk uitlegbaar en praktisch uitvoerbaar is. Tegelijkertijd benadrukt het DB dat een gebiedsverbod slechts één van de instrumenten kan zijn binnen een bredere aanpak waarin handhaving, voorlichting en participatie centraal staan.

Situatie Zuidoost

- Bewoners ervaren structurele overlast en onveiligheid door opgevoerde fatbikes, zowel op fietspaden als in winkelcentra en voetgangersgebieden.
- Het aantal formele meldingen geeft een vertekend beeld; signalen uit de wijken wijzen op een aanzienlijk grotere feitelijke overlast.
- Fatbikes worden vaak door jongeren gebruikt, rijden met hoge snelheid over stoepen en onderdoorgangen, en veroorzaken gevaarlijke situaties voor kwetsbare weggebruikers.
- Concrete locaties waar de problematiek zich concentreert zijn onder meer: Amsterdamse Poort, winkelcentra 't Gein, Reigersbos en Holendrecht, en het stationsgebied Bijlmer Arena.

'Gebiedsverbod'
Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

- Een gebiedsverbod kan een aanvullend instrument zijn om overlast te beperken, maar alleen wanneer bestaande handhavingsmogelijkheden onvoldoende blijken.
- Het verbod moet proportioneel zijn en gebaseerd op heldere, objectieve en toetsbare criteria.
- Een gebiedsverbod is pas aan de orde wanneer cijfers en feiten wijzen op onverantwoorde gevaarlijke situaties en andere maatregelen niet effectief blijken.

Het DB maakt hierbij de volgende kanttekeningen en geeft de volgende adviezen mee aan het college:

1. Afwegingskader

- Ontwikkel een duidelijk, objectief en toetsbaar criterium voor aanwijzing van verbodsgebieden.
- Gebruik meldingen, verkeersveiligheidsdata en infrastructuurkenmerken als basis.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van de genoemde adviezen op dit punt. Momenteel ligt alleen de APV-bepaling voor waarmee het mogelijk wordt om gebieden aan te wijzen waar geen fatbikes mogen rijden. De wijze van aanwijzing van de verbodsgebieden volgt in de uitwerking. Aantoonbare overlast is in ieder geval een criterium dat randvoorwaardelijk is voor een gebied om aangewezen te kunnen worden.

Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

2. Handhaving

- Zonder prioriteit bij politie en THOR blijft een verbod een papieren maatregel.
- Intensieve handhaving op snelheid en opgevoerde fatbikes is noodzakelijk, inclusief boetes en inbeslagname.
- Overweeg snelheidsbeperkende obstakels en uitbreiding van voetgangersgebieden

Antwoord college:
Handhaving zal worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase die volgt bij de nadere aanwijzing van de verbodsgebieden. Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven op de APV.
Daadwerkelijke inzet zal via prioritering in de beschikbare capaciteit van politie en THOR zijn, in overleg met de stadsdelen en/of Weesp.

Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

3. Beperkte reikwijdte

- Een verbod pakt de kernoorzaak (opvoeren en risicovol rijgedrag) niet structureel aan.
- Monitoring is nodig om verplaatsing van overlast naar naburige routes tijdig te signaleren.

Antwoord college:
Het college blijft zich inspannen om óók het opvoergedrag te verminderen. Zo lobbyen we voor een landelijk opvoerverbod en een verbod op de verkoop van opvoersetjes. Daarnaast voeren we onder meer de campagne 't Kan hard gaan, die zich richt op de risico's van opvoeren, handhaaft de politie op opgevoerde en illegale e-bikes.
Het college neemt wel het advies van het stadsdeel over om te monitoren hoe effectief de gebiedsverboden in de praktijk blijken.

Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

4. Gelijkheid en duurzaamheid:

- Fatbikes zijn ook een duurzaam alternatief voor auto en bromfiets. Het verbod mag geen disproportionele effecten hebben en moet aansluiten bij bredere mobiliteits- en duurzaamheidsdoelen.
- Maatregelen mogen zich niet richten op leeftijd of groepskenmerken om stigmatisering te voorkomen.

Antwoord college:
Het college herkent zich niet in het mogelijk disproportionele effect van voorliggende maatregel. De aanwijzing van verbodsgebieden zal lokaal gericht zijn op een of meer bepaalde gebieden waar aantoonbaar veel overlast geldt, waardoor het verplaatsen op fatbikes door de stad mogelijk blijft. Alleen dient men op sommige gebieden alternatieve routes te rijden.

Een gebiedsverbod voor het rijden met een fatbike richt zich op het beschermen van degenen die de overlast ervaren, ongeacht wie de bestuurder of passagier van de fatbike is. De maatregel richt zich niet op leeftijden of groepskenmerken maar op een type fiets waarmee in Amsterdam in toenemende mate in de openbare ruimte overlast wordt veroorzaakt, namelijk de fatbike. Ook zijn al eerder voor ander typen voertuigen zoals de snor- en bromfiets lokale verbodsgebieden ingesteld om overlast te verminderen, zoals bijvoorbeeld in alle parken in Amsterdam.

Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

5. Specifieke infrastructuur Zuidoost

- Door de scheiding tussen langzaam en snel verkeer zijn generieke maatregelen niet toepasbaar.
- Een verbod moet afgestemd zijn op de lokale infrastructuur en drukke knooppunten zoals winkelcentra en stationsgebieden.

Antwoord college:
De locatie(s) waar het fatbikeverbod zal gelden zullen in overleg met de stadsdelen worden besproken waarbij altijd wordt gekeken naar de lokale situatie. Bij de verdere uitwerking van de

aanwijzing van gebiedsverboden zal er onder meer gekeken worden naar de nut en noodzaak van de specifiek aangedragen locaties. Daarbij zal aantoonbare overlast door fatbikes het belangrijkste randvoorwaardelijke criterium zijn, waarbij ook andere onderbouwing meegenomen kan worden. Het college neemt kennis van de aangedragen locaties maar kan hier nog geen inhoudelijke reactie geven, omdat nu ter besluitvorming alleen het voornemen voor de toevoeging van de APV-bepaling voor ligt. Het college dankt het stadsdeel voor de alvast aangedragen locaties en neemt deze mee voor de uitwerkingsfase indien de Raad de APV bepaling aanneemt.

'Concrete maatregelen'
Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

- Onderzoek snelheidsverlaging naar 20 km/u in drukke winkelgebieden en rond maatschappelijke voorzieningen.
- Overweeg aanwijzing van specifieke zones als voetgangersgebied.
- Pas handhaving toe op hinderlijk groepsgedrag en agressief rijgedrag.

Antwoord college:

- Het college werkt dit jaar al aan een proef met 20 km/u op het fietspad, in samenwerking met het ministerie van I&W, en wil eerst evalueren hoe effectief deze proef is, voordat overgegaan wordt tot andere maatregelen op dit terrein.
- Het aanwijzen van voetgangersgebieden waar fietsen niet toegestaan is, kan een goede mogelijkheid zijn om voetgangers te beschermen als de situatie zich hiertoe leent. Dit valt onder de bevoegdheden waartoe het stadsdeel zelf kan besluiten, en valt ook buiten de scope van voorliggende mogelijkheid voor een gebiedsgericht fatbikeverbod via de APV.
- Handhaving op hinderlijk groepsgedrag en agressief rijgedrag is al verboden conform Artikel 5 van de Wegenverkeerswet (WVW). De politie kan hierop handhaven binnen de (beperkte) beschikbare capaciteit die er is voor verkeershandhaving.

'Participatie en communicatie'
Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost

- Betrokkenheid van bewoners, handhavers en wijkteams is cruciaal voor uitvoerbaarheid en acceptatie.
- Het participatietraject moet vroegtijdig en structureel worden ingebouwd.
- Voeg aanvullende doelgroepen toe: buurtplatforms, gehandicaptenorganisaties, maaltijdbezorgdiensten, horecabedrijven en winkeliersverenigingen.
- Bedrijven en platforms die bezorgers inzetten moeten verantwoordelijkheid nemen voor het rijgedrag van hun medewerkers.

Antwoord college:
Het college onderschrijft het belang van draagvlak en uitvoerbaarheid bij maatregelen rondom fatbikes. De mogelijkheid voor een gebiedsverbod voor het rijden op fatbikes wordt vastgelegd in voorliggende APV-bepaling. Vervolgens kunnen deze gebieden door de burgemeester worden aangewezen. De aanwijzing van gebieden behoeft geen wettelijke participatieplicht. Wel is gebruik gemaakt van de inspraakprocedure waarbij stadsdelen worden geconsulteerd. Via deze route zijn signalen, zorgen en aandachtspunten meegenomen vanuit wijken/organisaties.
Bij de verdere uitwerking volgt het opstellen van algemene communicatie en voorlichting, met als doel informeren (en normeren?) zodat de maatregel begrijpelijk is voor een ieder die de openbare ruimte waar het verbod geldt gebruikt.

Amsterdam zet al geruime tijd in op gerichte voorlichting en verkeerseducatie rondom e-bikes en fatbikes. Afgelopen schooljaren is namens de wethouder een brief gestuurd naar alle basisscholen

in Amsterdam, specifiek gericht op ouders van kinderen in groep 8. Juist op dit overgangsmoment naar de middelbare school wordt vaak een (elektrische) fiets aangeschaft. Met deze brief zijn ouders geïnformeerd over de geldende regels en de risico's van e-bikes en fatbikes.
Daarnaast biedt Amsterdam, samen met de Vervoerregio Amsterdam, gratis verkeerseducatie aan op basis-, middelbare- en mbo-scholen. Hiervoor zijn aanvullende lespakketten ontwikkeld die specifiek aansluiten bij de Amsterdamse opgave rond e-bikes en fatbikes. Voorbeelden van dit educatieaanbod zijn Streettalks, het spel- en debatprogramma Kruispunt fatbike/e-bike, videotrainingen via Blikveld en een lesbrief die door docenten zelfstandig kan worden ingezet.

Tegelijkertijd deelt het college de opvatting van het dagelijks bestuur dat het belangrijk is om educatie en voorlichting voortdurend te blijven aanpassen aan de leefwereld van jongeren. Daarom blijven we onderzoeken hoe kennis, bewustwording en voorlichting zo effectief mogelijk bij de doelgroep terechtkomen en met welke partners en doelgroepen we het beste kunnen samenwerken daarbij.

Het college beschouwt educatie en participatie nadrukkelijk als een doorlopend proces, waarbij wordt geleerd van ervaringen uit de praktijk en waarin ruimte blijft voor bijsturing. Zo blijven we werken aan een aanpak die niet alleen informeert, maar jongeren ook daadwerkelijk bewust maakt van de risico's van opgevoerde e-bikes en fatbikes en bijdraagt aan veiliger verkeersgedrag.

Ten aanzien van maaltijdbezorgers is het college het eens met de stelling dat bedrijven verantwoordelijkheid moeten nemen voor het rijgedrag voor hun medewerkers. Maar uit een eerder uitgevoerde verkenning van V&OR concludeerde het college dat dit geen rol is die de gemeente moet invullen, maar dat deze primair bij de bedrijven en landelijke Arbeidsinspectie ligt die hierop toeziet.

'Conclusie'
Advies Dagelijks Bestuur Zuidoost
Het DB adviseert het college een gecombineerde aanpak te hanteren:

- Gericht gebiedsverbod als aanvullend instrument,
- Versterkte handhaving en inzet van politie en THOR,
- Impactvolle voorlichting en educatie gericht op jongeren, ouders en bezorgdiensten,
- Structurele monitoring en evaluatie van effectiviteit en uitvoerbaarheid (bijvoorbeeld na zes maanden).

Een gebiedsverbod kan pas effectief zijn wanneer het ingebed is in dit bredere pakket van maatregelen. Het DB ondersteunt het college bij initiatieven voor betere wetgeving en benadrukt dat verkeersveiligheid en een toegankelijke openbare ruimte voor kwetsbare weggebruikers centraal moeten staan, mits dit juridisch correct, bestuurlijk uitlegbaar en praktisch uitvoerbaar is.

Antwoord college:
Het college is het eens met het stadsdeel dat alleen het inzetten van voorgenomen APV-bepaling (gerichte gebiedsverboden voor fatbikes) niet afdoende is. Daarom neemt het college naast deze voorgenomen APV-bepaling al voor een gecombineerde aanpak; waarbij een pakket van maatregelen wordt ingezet om overlast van fatbikes en snelle e-bikes te verminderen. Voorliggend gebiedsverbod voor het rijden op fatbikes is één van de instrumenten die worden ingezet. We werken daarnaast samen met de politie aan handhaving van opgevoerde e-bikes, campagnes om jongeren bewust te maken van de risico's van opvoeren, en blijven lobbyen bij het Rijk voor diverse nieuwe maatregelen zoals een minimumleeftijd voor alle e-bikes en een helmplicht tot 18 jaar. Ook zetten we in op een proef met een maximumsnelheid op het fietspad. De combinatie van maatregelen zal moeten zorgen voor een afname in overlast en verkeersslachtoffers. We blijven de situatie monitoren in de zin van overlast en verkeershinder op straat.

10 Stadsgebied Weesp

Het advies van stadsgebied Weesp:

Op zich staat de bestuurscommissie positief tegenover de uitbreiding van het juridisch instrumentarium in de APV in algemene zin. Het geeft ons in de toekomst de mogelijkheid om in te grijpen als dat nodig is. Wel merken wij op dat de situatie in Weesp verschilt van de problematiek in delen van Amsterdam. Wij kennen weinig gebieden met een hoge dichtheid met fietsers en personen dat een verbod puur op basis van drukte -zoals in het Vondelpark- gerechtvaardigd lijkt.

Lokaal zien wij signalen vanuit ondernemers en bewoners. De fatbike wordt ook hierbij specifiek als bron van overlast genoemd. De overlast in het stadsgebied Weesp concentreert zich specifiek op plekken waar de vermenging van voetgangers risicovol is. Overigens is op deze locaties fietsen vaak al verboden.

Aangezien het aanwijzen of afsluiten van gebieden voor fatbikes op grond van de APV in bepaalde gevallen onder de (crisis- of nood)bevoegdheden van de burgemeester kan vallen, erkennen wij dat dergelijke besluiten uit urgentie en zonder voorafgaand overleg kunnen worden genomen. Indien echter op basis van gemeentelijk beleid wordt besloten om binnen stadsgebied Weesp één of meerdere gebieden structureel af te sluiten voor fatbikes, dan spreekt het voor zich dat de bestuurscommissie Weesp daarover tijdig wordt geïnformeerd en in de gelegenheid wordt gesteld om te adviseren en mee te praten over de uitwerking van deze maatregelen.

De bestuurscommissie Weesp adviseert dan ook positief over het voornemen, mits er bij de uitwerking ruimte is voor maatwerk en er wordt zorg gedragen voor voldoende handhavingscapaciteit.

Ten aanzien van het proces en de verkorte adviestermijn wil de bestuurscommissie als laatste graag opmerken dat wij graag hadden gezien dat het college een andere afweging had gemaakt in de balans tussen tempo en een zorgvuldig adviesproces.

Antwoord college:
Het college neemt kennis van steun voor het voornemen van de APV bepaling van het Stadsgebied Weesp. Het college merkt op dat het instellen van een verbod niet ‘puur op basis van drukte’ zal gebeuren, maar op basis van feitelijk ervaren overlast.

Locaties
Het college neemt het advies over om voor de nader aan te wijzen locaties door de burgemeester vooraf ook in overleg te gaan met het stadsdeel of in het geval van Weesp met de bestuurscommissie Weesp. Ook is het mogelijk dat op een gegeven moment het verzoek vanuit een stadsdeel of stadsgebied Weesp komt om een bepaalde locatie/bepaald gebied aan te wijzen.

Handhaving
Handhaving zal worden uitgewerkt in de uitwerkingsfase die volgt bij de nadere aanwijzing van de verbodsgebieden. Zowel boa's als politie zijn bevoegd om te handhaven op de APV. Daadwerkelijke inzet zal via prioritering in de beschikbare capaciteit van politie en THOR zijn, in overleg met de stadsdelen en/of Weesp.