Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Voorstel APV- bepaling om overlast fatbikes tegen te gaan
Portefeuille:	Verkeer, vervoer, luchtkwaliteit
Directie:	V&OR
Datum behandeling staf WH	College B&W van 25 november 2025 (vrijgave voor consultatie stadsdelen en stadsgebied Weesp)
Datum adviesaanvraag:	26 november 2025
Deadline ontvangst advies:	6 januari 2026
Advies mailen naar:	veiliglopenenfietsen@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	Bijlage 1: Raadsinformatiebrief Bijlage 2: Concept Raadsvoorstel APV wijziging fatbikes
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Nee

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Zuidoost
Procesbegeleider:	V.Sinester/J.Pieternella
Datum weekstart/staf:	8 december 2025
Datum stadsdeelcommissie:	9 december/16 december 2025
Datum dagelijks bestuur:	6 januari 2026
Registratienr. (optioneel):	…

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).
Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

Graag consulteren wij het stadsdeel Zuidoost over het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam om overlast van fatbikes tegen te gaan d.m.v. een nieuwe bepaling in de APV (Algemene Plaatselijke Verordening).

Op basis van deze nieuwe bepaling krijgt de burgemeester de mogelijkheid om gebieden aan te wijzen waar geen fatbikes mogen rijden. Het gaat dus niet om een totaalverbod van fatbikes in Amsterdam. Maar het is een mogelijkheid om de fatbike te weren in straten of gebieden waar onevenredige hinder of overlast ontstaat, veroorzaakt door (personen op rijdende) fatbikes. Daarnaast heeft het als doel verkeershinder te kunnen voorkomen en kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Fatbikes zijn in veel gevallen opgevoerd en zorgen vanwege hun grootte en hoge snelheid op drukke locaties snel tot hinder. Tot en met 5 januari kan hierop gereageerd worden.

Intern gebruik

Het is de bestuurlijke wens van het college om snel richting de gemeenteraad te gaan en snel te starten met het eerste gebiedsverbod. Vervolgens wordt gekeken of het verbod in meerdere gebieden in de stad kan worden ingevoerd. Voor het aanwijzen van de gebiedsverboden volgt een nadere uitwerking, inclusief communicatie en handhaving. Hier worden de stadsdelen ook bij betrokken en bekijken we welke gebieden in aanmerking komen voor een gebiedsverbod.

Graag verwijzen wij jullie voor meer informatie naar de stukken in de bijlage:
Bijlage 1: Raadsinformatiebrief.
Bijlage 2: Concept Raadsvoorstel APV wijziging fatbikes.

Vragen aan het stadsdeel/stadsgebied (reactie uiterlijk 5 januari):
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?

Conceptadvies DB

Het dagelijks bestuur formuleert hier – indien van toepassing – voor de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Algemeen
Het DB staat positief tegenover het inzetten van een gericht gebiedsverbod, mits dit juridisch correct, bestuurlijk uitlegbaar en praktisch uitvoerbaar is. Tegelijkertijd vraagt het DB bij het preadvies aandacht bij het college voor het toetsen van deze drie voorwaarden.

Situatie Zuidoost

- Ook in Zuidoost ervaren bewoners overlast en onveiligheid door E- en fatbikes, niet alleen door te hard rijden op fietspaden, maar ook in winkelcentra en voetgangersgebieden waar fietsen verboden is.
- Het aantal formele meldingen (140 van 3539 in Amsterdam) geeft een vertekend beeld: de feitelijke overlast blijkt uit klachten bij gebiedsmakelaars substantieel.
- Fatbikes, vaak opgevoerd en bestuurd door jonge weggebruikers, rijden over stoepen en onderdoorgangen van flats om routes af te snijden. Buurtbewoners vragen regelmatig om fysieke maatregelen zoals plantenbakken of paaltjes om fatbikes te weren.

	Meldingen in Zuidoost (Meldingen met "fatbike")					
Jaar	Overlast van en door personen of groepen (zonder jongeren)	Jongerenoverlast	Verkeerssituaties	Verkeersoverlast	Overig overlast	Totaal
2023	2 (25%)			2 (25%)	4 (50%)	8 (100%)
2024	12 (30%)	1 (3%)		7 (18%)	20 (50%)	40 (100%)
2025 (t/m 23-11-'25)	14 (15%)	11 (12%)	4 (4%)	25 (27%)	38 (41%)	92 (100%)
Totaal	28 (20%)	12 (9%)	4 (3%)	34 (24%)	62 (44%)	140 (100%)

Advies instellen gebiedsverbod

- Aangezien wetgeving tot nu toe is uitgebleven en niet binnen afzienbare tijd te verwachten is en gezien het uitblijven van landelijke wetgeving, het beperkte effect van voorlichtingscampagnes en eerdere proeven, kan een gericht gebiedsverbod een optie zijn om lokale overlast te verminderen;
- Het DB blijft positief over de mogelijkheid van een gebiedsverbod, maar benadrukt dat dit juridisch correct, bestuurlijk uitlegbaar en in Zuidoost uitvoerbaar moet zijn.

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

1. **Afwegingskader:** In het huidige voorstel ontbreekt een helder criterium om een gebied als verbodsgebied aan te wijzen. Dit kader moet duidelijk, objectief en toetsbaar zijn;
2. **Handhaving:** Overlast speelt vooral in gebieden waar fietsen al verboden is of op fietspaden door te hard rijden. Effectief handhaven is essentieel. het DB adviseert prioriteit bij THOR en politie te borgen voor elk aangewezen gebied;
3. **Beperkte reikwijdte:** Een gebiedsverbod pakt de oorzaak van overlast – opgevoerde fietsen en risicovol rijgedrag door jonge bestuurders – niet structureel aan en kan leiden tot verplaatsing van overlast naar naburige routes;
4. **Gelijkheid en duurzaamheid:** Fatbikes zijn een duurzaam alternatief voor auto en bromfiets en ook ouderen gebruiken ze vanwege stabielere banden. Het verbod mag geen disproportionele effecten hebben en moet aansluiten bij bredere mobiliteits- en duurzaamheidsdoelen;
5. **Netwerk Zuidoost:** Door de scheiding tussen langzaam en snel verkeer in Zuidoost zijn maatregelen zoals 'snorfiets naar de rijbaan' niet van toepassing. Een verbod moet daarom afgestemd zijn op de specifieke lokale infrastructuur.

Participatie en communicatie

- Het DB ondersteunt het voorgestelde participatieplan en benadrukt dat betrokkenheid van bewoners, handhavers en wijkteams cruciaal is voor de uitvoerbaarheid en acceptatie van een verbod;
- Het DB adviseert dat participatie vroegtijdig en structureel wordt ingebouwd in de besluitvorming.

Conclusie

- Het DB ondersteunt het college bij initiatieven voor betere wetgeving en maatregelen tegen overlast door fatbikes;
- Tegelijk blijft het DB terughoudend in het gebruik van een gebiedsverbod, omdat juridische houdbaarheid, bestuurlijke uitlegbaarheid en uitvoerbaarheid essentieel zijn;
- Het DB adviseert een gecombineerde aanpak: gericht gebiedsverbod, versterkte handhaving, impactvolle voorlichting en educatie, met continue monitoring van effectiviteit en uitvoerbaarheid.

Advies stadsdeelcommissie

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

Overlast door fatbikes is een onderwerp dat leeft binnen de stadsdeelcommissie. Wij hebben als bewoners van Zuidoost in ons dagelijks leven te maken met roekeloos rijgedrag door bestuurders van opgevoerde fatbikes. Meestal gaat het net goed, maar soms ook niet. Bij de bespreking van de adviesaanvraag op 9 december was het veelzeggend dat stadsdeelcommissielid Owusu (Denk) benoemde dat hij zelf, als kwetsbare weggebruiker, in zijn scootmobiel al twee keer is aangereden door een fatbike. We zijn het eens dat het pijn aan onze ogen doet wanneer we zien dat kleine kinderen op een fatbike worden vervoerd, zonder enige bescherming.

Verkeersveiligheid is een gedeeld belang, evenals een veilige en toegankelijke openbare ruimte. Voetgangers, kinderen, ouderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen bescherming tegen roekeloos rijgedrag.

Overlast en verkeersveiligheid

Fatbikes veroorzaken overlast en onveilige verkeerssituaties. Niet omdat het fatbikes zijn maar door roekeloos rijgedrag, omdat ze zijn opgevoerd tot vaak meer dan twee keer de toegestane maximum snelheid (25 km per uur), en hun bestuurders met hoge snelheid over fietspaden, stoepen en door winkelcentra crossen. Fatbikes zijn bovengemiddeld meer dan andere fietsgebruikers betrokken bij bijna-ongelukken, lichte en ernstige verkeersongevallen, soms met dodelijke afloop.

Doelgroep fatbikes

Fatbikes zijn een populair vervoermiddel onder jongeren. Sinds de invoering van de helmplicht voor snorfietsers en op veel plaatsen in de stad een verbod op het gebruik van fietspaden, heeft de fatbike de snorfiets in het straatbeeld verdrongen. Jongeren verplaatsen zich op hun snelle fatbikes vaak in groepen door de stad, en hinderen daarmee andere weggebruikers. Slachtoffers op fatbikes zijn vaak in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar. Fatbikes worden

echter niet alleen gebruikt door jongeren maar ook door zeer jonge kinderen die hun snelheid niet goed kunnen inschatten en daardoor het voertuig niet goed onder controle hebben.

Maatregelen

Net als het dagelijks bestuur is de stadsdeelcommissie van mening dat er maatregelen nodig zijn om overlast van fatbikers te beperken. We delen de opvatting dat we zorgvuldig moeten wegen welke instrumenten daarvoor worden ingezet.

De stadsdeelcommissie kan zich vinden in het advies van het dagelijks bestuur dat beperking van overlast door fatbikes dient te bestaan uit een combinatie van maatregelen, die zich richten op voorlichting en educatie aan de belangrijkste doelgroep van fatbikegebruikers (jongeren tussen 12 en 17 jaar), ouders van minderjarige fatbikegebruikers (van basisschoolleeftijd tot middelbare school leeftijd, beroepsopleidingen en werkende jongeren), versterkte handhaving, en als dat onvoldoende werkt een gebiedsverbod. Bij al deze maatregelen dient de effectiviteit en uitvoerbaarheid continu te worden gemonitord.

Om maatregelen doeltreffend te laten zijn, is het van belang dat ze juridisch houdbaar zijn en proportioneel zijn.

De reikwijdte van het huidige voorstel – een APV-bepaling om de instelling van gebiedsverboden mogelijk te maken - is te beperkt. Openbare ordemaatregelen kunnen ook bestaan uit intensievere handhaving bij overschrijding van de toegestane maximumsnelheid en roekeloos rijgedrag. De stadsdeelcommissie benadrukt dat maatregelen zich niet mogen richten op leeftijd of groepskenmerken, om stigmatisering te voorkomen.

We lichten dit onderstaand toe:

- **Gebiedsverbod**
  Een gebiedsverbod kán een maatregel zijn om in aangewezen gebieden overlast door fatbikes tegen te gaan. Maar een gebiedsverbod moet wel proportioneel zijn, op basis van heldere, objectieve en meet- en toetsbare criteria. In het huidige voorstel ontbreekt een dergelijk afwegingskader.
  Mocht er op bepaalde locaties sprake zijn dat er veelvuldig te snel gereden wordt gereden met fatbikes, er regelmatig gevaarlijke situaties (kunnen) ontstaan, en intensivering van bestaande maatregelen tot handhaving onvoldoende zijn om overlast tegen te gaan, dan is een fatbikeverbod als aanvullend instrument op dergelijke plekken een overweging waard. Maar alleen dan als dit kan worden onderbouwd met cijfers en feiten die duiden op onverantwoorde gevaarlijke situaties en gebaseerd op duidelijke criteria en kaders.
- **Versterkte handhaving, begrenzing van maximumsnelheden, aanwijzing openbare ruimte als voetgangersgebied**
  Een gebiedsverbod is een grote stap. Wel komen in Amsterdam Zuidoost gebieden voor begrenzing van de maximumsnelheid en versterkte handhaving in aanmerking: winkelcentra, de omgeving van scholen, zorgcentra, en de openbare ruimte rond andere voorzieningen met veel verkeer van voetgangers en fietsers. Dit zijn onder andere: doorgaande fietsroutes bij winkelcentra 't Gein, Reigersbos en Holendrecht, het voetgangersgebied in de Amsterdamse Poort en het stationsgebied van Bijlmer Arena.
  Als eerste stap om overlast door (opgevoerde) fatbikes in winkelcentra en in de buurt van maatschappelijke voorzieningen te bestrijden en verkeersongelukken te voorkomen, dient handhaving op te hard rijden en opgevoerde fatbikes te worden geïntensiveerd. Ook kan de mogelijkheid worden onderzocht om in drukke winkelgebieden en in de buurt van maatschappelijke voorzieningen (kinderopvang, scholen, zorgcentra, etc.) de maximumsnelheid van elektrische fietsen te beperken van 25 naar 20 kilometer per uur. Ook zouden sommige gebieden als voetgangersgebied kunnen worden aangewezen.
  Dit wordt aan de hand van specifieke locaties onderstaand toegelicht.

  Amsterdamse Poort

  Behalve de doorgaande fietsroute Abcouderpad geldt er al een fietsverbod in het voetgangersgebied van de Amsterdamse Poort en hebben politie en Boa's al de bevoegdheden om daar op te handhaven. Om te voorkomen dat fatbikers met hoge snelheid op drukke fietspaden in en rondom de Amsterdamse Poort crossen, en daardoor voetgangers en andere weggebruikers in gevaar brengen, kan handhaving op maximum snelheid en roekeloos rijgedrag worden geïntensiveerd, beboet en opgevoerde fatbikes zo nodig in beslag genomen. Daarbij kan ook worden overwogen om rond en in de Amsterdamse Poort op fietspaden de maximum toegestane

snelheid te beperken van 25 naar 20 km per uur. Een gebiedsverbod is pas aan de orde als daarvoor een helder afwegingskader beschikbaar is en gebruik van bestaande handhavingsmogelijkheden onvoldoende helpen.

Winkelcentra 't Gein, Reigersbos en Holendrecht

De winkelcentra 't Gein en Reigersbos worden doorsneden door doorgaande fietspaden. Op marktdagen geldt in Reigersbos al een fietsverbod. Het ontbreekt echter aan handhaving.

Langs winkelcentrum Holendrecht loopt hetzelfde fietspad als door de Amsterdamse Poort (Abcouderpad). Ook daar wordt hard gereden door fatbikers. Met een wooncentrum voor ouderen aan de overkant van het winkelcentrum, kindercrèches en scholen in de buurt, heeft dit veiligheidsrisico's als gevolg voor kwetsbare weggebruikers: ouderen, ouders met kinderen, en schoolgaande kinderen. Als eerste stappen om overlast door (opgevoerde) fatbikes in winkelcentra en in de buurt van maatschappelijke voorzieningen te bestrijden en verkeersongelukken te voorkomen, dient handhaving op te hard rijden en opgevoerde fatbikes te worden geïntensiveerd en kunnen snelheidsbeperkende 'obstakels' worden aangebracht. Ook kan – net als bij de Amsterdamse Poort - de mogelijkheid worden onderzocht om in deze drukke winkelgebieden de maximumsnelheid van elektrische fietsen te beperken van 25 naar 20 kilometer per uur.

Stationsgebied Bijlmer Arena

Het stationsgebied Bijlmer Arena is op dit moment niet aangewezen als voetgangersgebied. Om overlast door roekeloos rijgedrag met opgevoerde fatbikes te bestrijden kan worden overwogen om, net als in boven-genoemde winkelgebieden, de maximum snelheid van weggebruikers te beperken tot 20 km per uur, of het voetgangersgebied Amsterdamse Poort uit te breiden met het stations-, winkel- en doorgangsgebied Bijlmer Arena.

- **Snelheidsbeperkingen en gedragsregels instellen**

  Uit de beantwoording van Kamervragen blijkt dat de politie nu al over ruime mogelijkheden beschikt om overlast door fatbikes aan te pakken, zoals handhaven op de maximumsnelheid en inbeslagname van opgevoerde fatbikes. Minister Van Oosten van Justitie en Veiligheid lichtte onlangs toe (6 november 2025) dat er boetes kunnen worden opgelegd voor opgevoerde fatbikes, ook als de fatbiker niet op heterdaad op te hard rijden wordt betrapt. En dat die boetes juridisch standhouden. Rechters oordelen dat een bestuurder van een fatbike kan worden beboet als die harder kan dan 25 kilometer per uur. De aanwezigheid van een opvoerset is voldoende om een boete te kunnen opleggen, zelfs als de maximaal haalbare snelheid met een knop of hendel is teruggezet naar 25.

  Voor fatbikes die sneller kunnen dan 25 kilometer per uur gelden de regels van een bromfiets. Er geldt een minimumleeftijd van 16 jaar, en bestuurders zijn verplicht een helm te dragen. Ook moet de fiets officieel zijn gekeurd. Als de opgevoerde fatbike niet voldoet aan de regels dan mag deze niet de openbare weg op. Gebeurt dat toch, dan mag de politie boetes uitschrijven of - bij herhaling - de fiets in beslag nemen.

  De stadsdeelcommissie kan zich vinden in het juridische advies van V&OR om overlast door fatbikes aan te pakken, gericht op gedragsregels, en vindt het de moeite waard om die nader te onderzoeken, voor zover nog niet gereguleerd:

  - Max. 15 km/uur op park(fiets)paden, indien die zich qua inrichting daarvoor lenen.
  - Handhaven op de maximumsnelheid en het handhaven van opgevoerde fatbikes
  - Gedragsregels afdwingen, zoals "fietsen toegestaan, maar langzaam rijden en voorrang aan voetgangers".
  - Hinderlijk en agressief rijgedrag en hinderlijk groepsgedrag aanpakken.
  - Maximumsnelheid van 20 km/u voor alle fietsers op het fietspad.

  Naast bovengenoemde maatregelen kunnen ook snelheidsbeperkende obstakels worden aangebracht.

- **Handhavingscapaciteit**

  Versterkte handhaving kan helpen om overlast door roekeloos gedrag van fatbikers tegen te gaan dit eist echter dat er vanuit de gemeente Amsterdam voldoende handhavingscapaciteit ter beschikking wordt gesteld. Ook een eventueel gebiedsverbod is een wassen neus zonder voldoende handhaving.

Participatie

Het participatietraject voor het voorstel tot wijziging is relatief kort – 26 november 2025 tot en met 6 januari 2026-, zeker omdat die deels in de kerstperiode valt. Daar komt bij dat het college niet voor een algemene inspraakprocedure heeft gekozen, terwijl dit voorstel grote groepen weggebruikers raakt.

Fatbikes worden veel gebruikt door boodschappen- en maaltijdbezorgers. Het is daarom belangrijk om

boodschappen- en maaltijdbezorgdiensten en horecabedrijven die van deze diensten gebruik maken, aan te spreken op risicovol rijgedrag door bezorgers op fatbikes die voor hen werken. Horecabedrijven en bezorgdiensten kunnen hun verantwoordelijkheid nemen door thuisbezorgers via een achteringang van boodschappen en maaltijden te voorzien, zodat die geen overlast veroorzaken in drukke winkelgebieden. Thuisbezorgplatforms en andere bedrijven die gebruik maken van bezorgers op fatbikes dienen daarom te worden toegevoegd aan de doelgroepen van het participatieplan. In het participatieplan wordt een overzicht genoemd van doelgroepen die in het participatietraject worden betrokken. Volgens de stadsdeelcommissie missen er nog een paar doelgroepen en organisaties. We verzoeken dagelijks bestuur en college om de volgende partijen toe te voegen: buurtplatforms, Gehandicaptenplatform Zuidoost, maaltijdbezorgdiensten, horecabedrijven en winkeliersverenigingen.

Finaal advies DB

Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

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**.

Advies gebiedsverbod

- 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.

Kanttekeningen en adviezen

Afwegingskader

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

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.

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.

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.

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.

Concrete maatregelen

- 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.

Participatie en communicatie

- 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.

Conclusie

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.

Reactie college op advies dagelijks bestuur