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:	Collegevoordracht concept APV artikel over fatbikeverbod in bepaalde gebieden Bijlage 1: Raadsinformatiebrief Bijlage 2: Concept Raadsvoorstel APV wijziging fatbikes Bijlage 3: Participatieplan Fatbikeverbod in bepaalde gebieden Bijlage 4: Juridisch advies V&OR
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Nee

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Stadsdeel Noord
Procesbegeleider:	Luuk van Gemert
Datum weekstart/staf:	8-12-2025
Datum stadsdeelcommissie:	17-12-2025
Datum dagelijks bestuur:	18-12-2025
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 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.

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:
Collegevoordracht concept APV artikel over fatbikeverbod in bepaalde gebieden
Bijlage 1: Raadsinformatiebrief
Bijlage 2: Concept Raadsvoorstel APV wijziging fatbikes
Bijlage 3: Participatieplan Fatbikeverbod in bepaalde gebieden
Bijlage 4: Juridisch advies V&OR

Vragen aan het stadsdeel (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?
Hoe wordt de hinder of overlast van fatbikes in het stadsdeel momenteel ervaren? Zijn daar signalen en/of meldingen van?

Conceptadvies DB

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

Introductie

- In dit conceptadvies geven we als 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. Daarnaast gaat het relatief vaak om jonge slachtoffers van tussen de 12 en 17 jaar oud. Tot slot 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.

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.
- 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, zeker in de beginperiode. 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.
    - Daarnaast realiseert het DB 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.
    - 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.

<u>Locaties</u>

- 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.

Advies stadsdeelcommissie

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

Advies Voorstel APV om overlast fatbikes tegen te gaan

De verkeersveiligheid in Noord staat onder druk. We ontvangen steeds meer signalen van bewoners over gevaarlijke situaties, met name in onze parken en op drukke fietsroutes. De cijfers van VeiligheidNL zijn alarmerend: 50% van fatbike-slachtoffers is tussen 12-17 jaar, en het aantal SEH-bezoeken stijgt sneller dan bij reguliere e-bikes. Bij uitblijven van landelijke maatregelen (leeftijdsgrens, productregulering) moet de gemeente nu handelen.

Onder een grote groep bewoners in Noord worden fatbikes en andere voertuigen met elektrische trapondersteuning een belangrijke manier van transport. Vooral voor jongeren die nog geen auto hebben, bieden deze fietsen mobiliteit en onafhankelijkheid. Deze situatie vertoont parallellen met de introductie van de

brommer in de jaren '50: een nieuwe vorm van betaalbare mobiliteit voor destijds de 'brozems' (nozems op brommers) in de jaren '50, met aanvankelijk veel ongevallen en maatschappelijke zorgen, maar die uiteindelijk via adequate regulering (helmplicht, leeftijdsgrens, kenteken, aparte infrastructuur) een veilige plek kreeg in het verkeer. Ook nu staan we voor de uitdaging om een nieuwe mobiliteitsvorm te reguleren zonder de mobiliteit van onze inwoners onevenredig te beperken. Een eenzijdig restrictieve benadering lost de problemen op korte termijn mogelijk deels op, maar biedt geen perspectief voor de langere termijn waarin elektrische fietsen een steeds groter deel van het verkeer zullen uitmaken.

De SDC Noord steunt het DB-advies en het voorstel van het College als welkome eerste stap om uit te vinden hoe we deze balans kunnen vinden. We onderschrijven dat deze maatregel nodig is om onze inwoners, van jong tot oud, te beschermen in gebieden waar voetgangers en fietsers samenkomen. Het Noorderpark en Vliegenbos zijn logische startlocaties. En hebben daarbij de volgende adviezen.

Erkenning van Mobiliteitsverandering
Onder een grote groep bewoners in Noord worden fatbikes en andere voertuigen met elektrische trapondersteuning een belangrijke manier van transport. Vooral voor jongeren die nog geen auto hebben, bieden deze fietsen mobiliteit en onafhankelijkheid. Deze ontwikkeling is onderdeel van een bredere verschuiving naar elektrische mobiliteit.

Advies 0: De SDC Noord verzoekt het College om naast de voorgestelde beperkende maatregelen ook een visie te ontwikkelen op hoe elektrische mobiliteit (waaronder fatbikes en e-bikes) veilig een plek kan krijgen in Noord.

Breder dan Alleen Fatbikes
Het DB vraagt terecht aandacht voor andere zware en opvoerbare elektrische (bak)fietsen die ook kunnen bijdragen aan gevaarlijke situaties. Als het probleem wordt veroorzaakt door gewicht, snelheid en onvermogen van jonge bestuurders om risico's in te schatten, dan is het te smal om alleen op bandendikte te focussen. Een zware elektrische bakfiets van 40+ kg kan bij een botsing meer schade veroorzaken dan een lichtere fatbike. We riskeren dat we het probleem niet oplossen, maar verplaatsen.

Advies 1: De SDC Noord verzoekt het College om in de monitoring en evaluatie expliciet alle zware en snelle e-bikes mee te nemen. Meet niet alleen of fatbike-incidenten afnemen, maar ook of onveilige situaties met andere voertuigtypen toenemen. Wees bereid de maatregel aan te passen als blijkt dat het veiligheidsprobleem verschuift naar andere elektrische fietsen. Anticipeer erop dat we het probleem niet oplossen maar verplaatsen.

Focus op Jeugd: Communicatie naar Ouders
De helft van alle fatbike-slachtoffers is tussen 12-17 jaar. Jongeren in deze leeftijdscategorie kunnen snelheid en risico's nog niet goed inschatten. Het College heeft al ingezet op de bewustwordingscampagne 't Kan Hard Gaan, maar constateert dat de overlast niet afneemt. Toch ontvangen wij ook signalen dat ouders en jongeren zich nog steeds niet bewust zijn van de (financiele) risico’s die bestaan bij het rondrijden op (opgevoerde) fatbikes.

Advies 2: De SDC verzoekt het DB en/of College om parallel aan het aanwijzen van gebieden de preventieve campagne door te zetten gericht op ouders van jongeren in Noord: start informatiecampagne op middelbare scholen en via schoolnieuwsbrieven; maak expliciet duidelijk dat ouders financieel aansprakelijk zijn als hun kind een ongeval veroorzaakt; informeer over risico's van opvoeren (verlies verzekering, boetes tot €450, verhoogd gevaar); geef praktische tips voor veilig gebruik en toezicht.

Communicatie bij het aanwijzen van gebieden waar de apv geldt
Een verbod werkt alleen als mensen begrijpen waarom het er is. Als we alleen borden plaatsen met "fatbikes verboden", roept dat weerstand op en onduidelijkheid. Mensen moeten weten: wat zijn de alternatieven? Waarom precies dit gebied? Wat gebeurt er als ik het toch doe? Bovendien is een harde handhaving vanaf dag 1 contraproductief - mensen hebben tijd nodig om aan nieuwe regels te wennen. Een gefaseerde invoering met eerst voorlichting en waarschuwingen werkt beter dan direct bekeuren.

Advies 3: De SDC verzoekt het College om bij het aanwijzen van gebieden borden te plaatsen met uitleg waarom het verbod daar geldt en wat de alternatieven zijn; routekaarten te tonen met alternatieve routes om het gebied te omzeilen; te starten met een waarschuwingsperiode van een aantal weken waarin handhavers waarschuwen en informeren in plaats van direct te bekeuren; zichtbare communicatie in te zetten via flyers, social media en lokale media voorafgaand aan invoering.

Advies 4: De SDC verzoekt het DB om voor alle aan te wijze gebieden gebieden in Noord alternatieve routes in kaart te brengen en te toetsen of deze realistisch zijn; een expliciete afweging te maken of de ervaren overlast opweegt tegen de achteruitgang van de mobilieit van bewoners en deze afweging te communiceren. Dit alleen te doen daar waar veilige alternatieven zijn, bijvoorbeeld bij het Vliegenbos is de omroute over Nieuwendammerkade en Zamenhofstraat nu nog allesbehalve veilig.

Advies 5: Het DB benadrukt terecht dat handhaving cruciaal is. De SDC verzoekt het DB/College om niet alleen te focussen op handhaving van nieuwe gebiedsverboden, maar óók de huidige regels te handhaven. Er geldt nu een maximum aandrijfsnelheid van 25 km/u. Zorg dat hier uitgebreid op wordt gecontroleerd. Juist het overtreden van de maximale snelheid leidt in combinatie met het gewicht voor gevaar. Nieuwe regelgeving heeft weinig zin als er al geen capaciteit is om de oude regelgeving hand te haven. Dan wordt het een dode letter.

Finaal advies DB

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

Introductie

- In dit conceptadvies geven we als 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.
- 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.

<u>Locaties</u>

- 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.

Reactie college op advies dagelijks bestuur

< Invulinstructie:
Na collegebesluit hier de reactie van het college op het finaal advies van het dagelijks bestuur. Het ingevulde formulier meesturen naar de gemeenteraad en gelijktijdig naar de stadsdelen. >

...