Gemeente Amsterdam

Staf

Voordracht voor de Integrale Staf Van der Horst van 29 september 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: B6

Onderwerp

Verkenning fatbikevrije parken

Gevraagde beslispunten

1. **Kennisnemen van aanleiding voor verkenning fatbikevrije parken**
2. **Bespreken uitwerking twee scenarios voor fatbike vrije parken en advies**
3. **Kennisnemen van huidige situatie en maatregelen fatbikes**
4. **Kennisnemen van onderzochte alternatievenveilige voet/fietspaden in parken**

Onderbouwing beslispunten

1. Kennisnemen van aanleiding voor verkenning fatbikevrije parken

U heeft in de staf van 8 september gevraagd om een verkenning naar de (on)mogelijkheden van fatbikevrije gebieden in Amsterdam, te beginnen in parken. Aanleiding hiervoor is de - ondanks onze aanhoudende lobby-inspanningen richting het Rijk - achterblijvende landelijke regelgeving rondom fatbikes, recente stijging van ongelukken en overlast van fatbikes en de wens om op korte termijn actie te ondernemen. De gemeenteraad van Enschede heeft voor het zomerreces als eerste raad verzocht via de Algemeen Plaatselijke Verordening fatbikes te weren in het centrum, na aanhoudende overlast. U heeft in de commissie MOW ook toegezegd dit te willen bekijken. Ook zijn er Schriftelijke vragen over deze mogelijke maatregel gesteld die nog afgedaan dienen te worden.

2. Bespreken uitwerking twee scenarios voor fatbikevrije parken en advies

We hebben scenarios verkend om parken veiliger en prettiger te maken voor alle bezoekers. Twee scenario's zijn overgebleven en deze zijn hieronder uitgewerkt. Bij deze scenario's is uw hoofdvraag als uitgangspunt genomen, het (al dan niet vrijwillig) weren van fatbikes in parken, en vervolgens is ook gekeken naar alternatieve opties (ad. 3) om de druk van (snelle) fietsers in het park te verminderen. Per scenario is kort beschreven: de inhoud, verwachte effecten, draagvlak, communicatie, handhaving, uitvoering en kosten, risico's en een indicatie van de planning.

Scenario A. Fatbikes juridisch weren uit parken, te beginnen met het Vondelpark (APV)

Fatbikes worden expliciet verboden in (enkele) parken te beginnen met het Vondelpark. Gewone fietsen en e-bikes blijven toegestaan. Je mag momenteel formeel overal fietsen in de Amsterdamse parken, die wel voetgangergebied zijn. Parken zijn recreatiegebieden dus voetganger prevaleert. Toch lopen er door parken ook belangrijke fietsverbindingen (plusnetten of hoofdnetten) in de stad. Juridisch is er echter een negatief advies voor dit scenario (zie bijlage 2). De fatbike is geen aparte categorie in de verkeerswetgeving dus is een verkeersbesluit niet mogelijk. Voor het verbieden om van de openbare weg (wegen en fietspaden) gebruik te maken door, voor de weg goedgekeurde voertuigen, is ook het gebruik van de APV niet mogelijk. Een eventueel besluit op basis van overlast zal naar verwachting stranden in de rechtbank (dat kan binnen 4 weken). Indien u kiest voor dit scenario, dient de raad daarmee in te stemmen door middel van een raadsbesluit.

Scenario B. Fatbikes via vrijwillige gedragsregels weren uit parken, te beginnen met het Vondelpark

Soortgelijke verwachte inzet, kosten en communicatie als bij scenario 1. Verwacht effect een stuk lager, aangezien er een beroep wordt gedaan op vrijwillig een gebied niet betreden en het is sterk de vraag is of (het overlast gevende deel van) de doelgroep zich hieraan houdt. Planning tot realisatie zal sneller zijn omdat er geen juridisch APV besluit genomen hoeft te worden door de raad. Dit scenario kan mogelijk binnen enkele maanden worden gerealiseerd.

We adviseren om, indien u hiervoor kiest, te starten met één park om te kijken of dit effect heeft en opgeschaald kan worden naar andere parken. Indien gekozen wordt voor het scenario met een juridisch verbod in meerdere parken tegelijk dan zou elk park apart aangevochten kunnen worden, wat de nodigde (juridische) capaciteit vergt van de organisatie. Daarnaast is nog niet bekend wat het effect is van de maatregel. U heeft verzocht om in ieder geval het Vondelpark te kiezen als eerste fatbike vrije zone. Dit is het drukst bezochte park met de meeste fietsers, voetgangers, de meeste ongevallen en ook de meeste klachten over overlast en onveiligheid door fatbikes.

Dit zijn samengevat de hoofdscenarios met onze inschatting van verwachte effecten:

Maatregel in park	**A Geen fatbikes in het park (juridisch verbod via de APV)**	**B Fatbikevrij park (vrijwillige regel)**
Uitleg	Alleen fatbikes verboden. Onderscheidend criterium zou de bandendikte kunnen zijn (bv. elektrische fietsen met banden breder dan 10 cm).	Fatbikers wordt gevraagd om vrijwillig niet in het park te fietsen als maatschappelijke afspraak.
Effecten	1. We stralen daadkracht uit. In potentie minder fatbikes en overlast in het park, betere verkeersveiligheid en beleving. 2. Besluit strandt waarschijnlijk bij de rechter 3. Noodoproep naar het Rijk (te weinig instrumenten) 4. Fatbikes verplaatsen zich mogelijk naar omliggende straten waar het drukker wordt.	1. We stralen daadkracht uit en je stelt een norm. 2. Beperkte naleving verwacht, omdat het niet verboden wordt en de doelgroep zich hier niet vrijwillig aan gaat houden. 3. Noodoproep naar het Rijk (te weinig instrumenten)
Risicos	• Juridisch geen houdbaar scenario want er is geen aparte categorie in verkeerswetgeving. Via de overlast APV route is zeer grote kans besluit geen stand houdt bij de rechter en moet worden teruggedraai • Stigmatisering doelgroep fatbikes • Risico op discriminatie klachten	• Zeer beperkt effect verwacht. Zonder handhaving houdt de Amsterdammer hier zich niet aan. • Stigmatisering doelgroep fatbikes • Risico op discriminatie klachten • Maatregel kan negatief naar gemeente uitstralen, omdat geloofwaardigheid ernstig in twijfel getrokken kan worden.

	• Politie is sceptisch over handhaving en gaat waarschijnlijk niet handhaven • Fabrikanten vinden mazen in de wet / alternatieven • Ruzie tussen voetgangers die fatbikers op het verbod gaan wijzen. • Waterbedeffect kan meer risico op omliggende routes (Overtoom, Amstelveenseweg) met zich meebrengen. Effect nog niet bekend.	• Ruzie tussen voetgangers die fatbikers op de afspraak gaan wijzen. • Waterbedeffect kan meer risico op omliggende routes (Overtoom, Amstelveenseweg) met zich meebrengen. Effect nog niet bekend.
Draagvlak	• Positief onder Amsterdammers, overige (e-) fietsers en betrokken voet/fiets stakeholders. het park wordt weer rustiger zonder die grote, automatische snelle fietsen • Veel nationale aandacht. • Fatbike eigenaren negatief. • Andere gemeenten zullen mogelijk volgen (meer draagvlak Rijk)	• Positief onder Amsterdammers, overige (e-) fietsers en betrokken voet/fiets stakeholders. het park wordt weer rustiger zonder die grote, automatische snelle fietsen • Veel nationale aandacht • Fatbike eigenaren negatief
Communicatie	Bebording (APV) en kernboodschap / campagne	Bebording (gedragsregels) en kernboodschap
Handhaving	Politie verwacht ambtelijk vooralsnog dat er niet gehandhaafd kan worden omdat het juridisch volgens hen niet houdbaar is. Omdat er geen onderscheid in de wet is tussen fatbikes en andere voertuigen en er geen basis is om dit te kunnen doen. Uw gesprek met de politiecommissaris leek positiever.	Hier zal de politie per definitie niet op acteren.
Juridisch	**Negatief** Het juridisch advies van 5.1, 2, e 5.1, 2, e is bijgesloten als bijlage 1 bij deze voordracht.	Geen formeel juridisch besluit maar een vrijwillige gedragsregel en dus juridisch geen bezwaar
Inzet verkeersregelaars	Verkeersregelaars kunnen worden ingehuurd om gedragsaanwijzingen te geven aan fatbikers.	Verkeersregelaars kunnen worden ingehuurd om gedragsaanwijzingen te geven aan fatbikers. Zij hebben dan niet de bevoegdheid om fatbikers tegen te houden .

Kosten	C.a. 50k voor realisatie 1 park. Mogelijk meer (tot 100k) indien er wel gehandhaafd zou kunnen worden of verkeersregelaars dienen ingezet te worden . Deze kosten zouden opgenomen kunnen worden in het Uitvoeringsplan veilig lopen en fietsen 2026 waarover nog besluitvorming plaatsvindt. In de (fors lagere) begroting is nog geen ruimte voorzien voor dit nieuwe project.	C.a. 50k voor realisatie 1 park. Deze kosten zouden opgenomen kunnen worden in het Uitvoeringsplan veilig fietsen en lopen 2026 waarover nog besluitvorming plaatsvindt . In de (fors lagere) begroting is nog geen ruimte voorzien voor dit nieuwe project.
Planning	In c.a. 6 maanden te realiseren vanaf nu. Als APV wel kan worden gehanteerd voor het besluit, dan gaat dit 2x per jaar in: op 1 januari en 1 juli.	In c.a. 3-6 maanden te realiseren vanaf nu
Uitvoering	Indien gekozen wordt voor sturing via gedrag dan denken we aan bebording en communicatiecampagne en, afhankelijk van reactie politie/ THOR, ook handhaving.	Zelfbedachte bebording en communicatiecampagne
Conclusie	**Je toont bestuurlijk daadkracht, maar het besluit is juridisch zeer zwak onderbouwd besluit (zie juridische toelichting)** **Besluit kan worden aangevochten en door een rechter binnen 4 weken of sneller worden opgeheven**	**Bestuurlijk daadkracht (alleen met afbreukrisico)** **Nalevingseffect zeer klein verwacht** **Geen handhaving mogelijk** **Zekerheid dat de maatregel blijft**

Advies:

Een juridisch fatbikeverbod kan weliswaar bestuurlijk daadkracht uitstralen en een noodkreet aan het Rijk zijn en een groot deel van de Amsterdammers bekoren, maar heeft ook grote juridische risicos (zie ook bijlage 1) en bestuurlijk afbreukrisico. Los van de vraag of het stand houdt bij de rechter is er de vraag of de politie zou handhaven vanwege de juridische grondslag. De gemeente Enschede heeft ondanks landelijke media-aandacht dat zij een fatbikeverbod zouden instellen nog geen verbodsbesluit genomen en is nog in de verkenningsfase of dit volgens hen haalbaar is.

Er zijn ook alternatieven onderzocht om parken rustiger en veiliger te maken. Hierbij is gekozen om niet alleen fatbikes te weren maar regels die gelden voor alle fietsers of e-bikes waaronder de fatbike. Daarmee gaan we voor een breder pakket aan maatregelen die de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en mensen die verblijven en recreëren trachten de verbeteren. Deze scenarios zijn kort beschreven. Per scenario staat wat de effecten zijn, binnen en buiten het park. Ook staat er iets over draagvlak, communicatie, handhaving en uitvoering (ad. 4). De bekeken alternatieve scenarios zijn:

A. **Max. 20 km/u op het fietspad instellen en/of 15 km/u-zone (shared space)**
B. **Verbod op alle fietsen (evt. venstertijden)**

Als u als bestuurder alsnog stappen wil zetten en een signaal wil afgeven dan zou u een pakket van de volgende scenarios kunnen overwegen om uit te voeren de komende tijd:

1. *Fatbike vrij park (vrijwillige regel), te beginnen met het Vondelpark (Scenario B)*
2. *Proef met maximumsnelheid van 20 km/u op het fietspad (Scenario C, er is akkoord van het Rijk)*
3. *Scenario 15 km/u-zone in een park (shared space, fiets te gast als ook onderdeel van scenario C)*

Mogelijke kernboodschap:

De afgelopen jaren zorgen snelheidsverschillen en drukte op het fietspad dat vele fietsers zich niet mee veilig voelen op het fietspad. Ook zien we het aantal ongevallen op het fietspad stijgen. Als gemeente ontvangen wij vele meldingen over onveilige verkeerssituaties en overlast van fatbikes. Fatbikes zijn vaak zwaarder dan gewone fietsen of e-bikes. Uit politierapporten blijkt dat veel fatbikes worden opgevoerd waardoor ze nog harder gaan. Ook artsen waarschuwen. Zij zien steeds meer kinderen die gewond raken op een fatbike.

Ik doe als wethouder alles wat ik kan om dit probleem aan te pakken. In parken zien we dat snelle fietsers ook voor overlast zorgen. Terwijl parken juist bedoeld zijn om veilig te lopen en te spelen. Dit gaat mij aan het hart. Daarom snel ik nieuwe maatregelen in om snelheidsverschillen tegen te gaan.

- *Verbod fatbikes in het Vondelpark (vrijwillig als maatschappelijke afspraak)*
- *Proef maximumsnelheid: 20 km/u op het fietspad*
- *Proef snelheidszone van 15 km/u in een park*

Het Vondelpark is het druks bezochte park van de stad. Hier komen wandelaars, fietsers, hondenuitlaters en spelende kinderen samen. Fatbikes zijn zwaarder dan andere fietsen, breed en vaak snel. Bij een botsing of val leidt dat vaak tot ernstige ongelukken. Ook voelen veel bezoekers zich hierdoor onveilig. Onlangs was er in het park nog een ongeluk tussen een fatbike en een voetganger. Beide belandden in het ziekenhuis.

Om het park veilig en toegankelijk te houden, zijn eerder ook al scooters geweerd. Nu vragen we ook of fatbikes niet meer door het park willen rijden om ongelukken te voorkomen. Zij kunnen gebruik maken van de fietspaden rondom het park.

3. Kennisnemen van huidige situatie en maatregelen fatbikes

<u>Stijging fietsslachtoffers in het verkeer</u>
Het aantal ongelukken waar een e-bike bij betrokken is (waaronder fatbikes) stijgt. Ondanks de daling van het aantal slachtoffers op GOW30-wegen zien we juist een stijging bij het aantal fietsslachtoffers in de stad, met name onder jongeren en op e-bikes en fatbikes. In 2024 waren er 494 verkeersslachtoffers op een e-bike. We kunnen nog niet zeggen of het aantal slachtoffers in verhouding tot de toename van het gebruik van e-bikes ook sneller stijgt. Het aantal fatbike ongevallen wordt niet structureel geregistreerd.

<u>Toename aantal meldingen en klachten over overlast en onveiligheid door fatbikes</u>
We zien een forse toename van het aantal bewonersmeldingen en (bestuurlijke) klachten over overlast van fatbikes (SIA) bij de gemeente. De media berichten zeer regelmatig over overlast en onveiligheid door fatbikes, uiteenlopend van handhaving-acties, onderzoeken om er een aparte categorie van te maken, een rage onder jongeren en ook overlast van jongeren op fatbikes in parken.

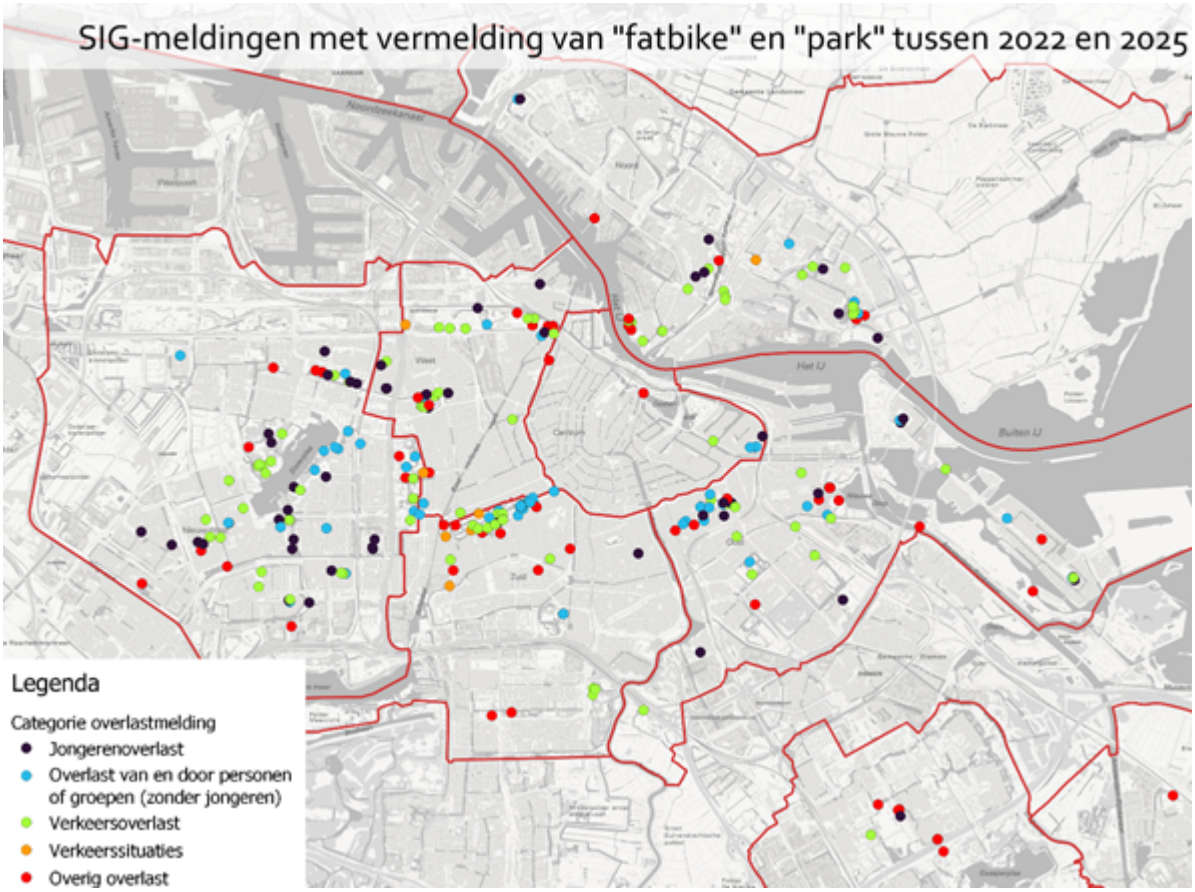
Het onderwerp is tientallen tot honderden keren in de media aan de orde geweest, zowel landelijk als lokaal.

	Totaal Amsterdam (Meldingen met 'fatbike')					
Jaar	Overlast van en door personen of groepen (zonder jongeren)	Jongerenoverlast	Verkeerssituaties	Verkeersoverlast	Overig overlast	**Totaal**
2022	5 (20%)	2 (8%)	2 (8%)	9 (36%)	7 (28%)	**25 (100%)**
2023	47 (19%)	32 (13%)	30 (12%)	56 (22%)	89 (35%)	**254 (100%)**
2024	241 (18%)	331 (25%)	52 (4%)	286 (22%)	419 (32%)	**1329 (100%)**
2025	157 (10%)	390 (26%)	59 (4%)	404 (27%)	514 (34%)	**1524 (100%)**
Totaal	**450 (14%)**	**755 (24%)**	**143 (5%)**	**755 (24%)**	**1029 (33%)**	**3132 (100%)**

Aantallen bewonersbrieven aan het college over fatbikes/elektrische fietsen zijn:

- 2023 41
- 2024 44
- 2025 t/m 8 september 22

Het Vondelpark komt duidelijk terug als park met veel meldingen, zoals te zien is op onderstaande afbeelding:



Aantal meldingen (SIG) met vermelding fatbike en park tussen 2022 en 2025

Wet- en regelgeving loopt achter en biedt onvoldoende instrumentarium

Fatbikes vormen in de verkeerswetgeving geen aparte categorie ten opzichte van andere (elektrische) fietsen, omdat het na diverse onderzoeken op landelijk niveau erg moeilijk is gebleken om juridisch duidelijk te maken waar het verschil dan precies in zit. In het meest recente onderzoek van augustus 2025 door bureau Goudappel[1], waarbij is gekeken of op basis van koppel (kracht van de motor bij een bepaald toerental; Nm) of gewicht fatbikes van e-bikes konden worden onderscheiden, is geconcludeerd dat dit onderscheid niet uitvoerbaar is. Landelijk wordt er al langere tijd gesproken over nieuwe regelgeving voor het verkeersveiliger gebruik van elektrische fietsen. Diverse andere maatregelen worden of zijn onderzocht op landelijk niveau:

- Verplichte fietshelm tot 18 jaar;
- Een minimumleeftijd voor alle e-bikes (12 jaar);,
- fatbikes uitsluiten van verkeersexamens;
- Lokaal maatwerk (in gebieden of wegen een verbod voor LEVs);
- Een maximumsnelheid op het fietspad.

Waarom specifiek fatbikes weren in parken?

Veel fatbikes lijken in de praktijk qua uitstraling, gereden snelheid en gewicht - meer op een snorfiets dan een e-bike. Snorfietsen zijn al jaren niet toegestaan in Amsterdamse parken vanwege de verkeersveiligheid en overlast. Parken zijn voornamelijk bedoeld als verblijfsgebied. Het primaat zou dan bij de voetganger moeten liggen. Alle fietsen of alle e-bikes weren heeft een grote nadelige

impact op het fietsgebruik en hier is waarschijnlijk geen draagvlak voor. Veel parken zijn ook doorgaande fietsroutes. Inmiddels fietst c.a. 30% van de Amsterdammers op een e-bike, inclusief e-bakfietsen.

Samengevat:

- We hebben alles geprobeerd binnen onze mogelijkheden en nog blijft het probleem bestaan en neemt het aantal fatbike-ongevallen en meldingen toe.
- Het aantal ongevallen met e-bikes stijgt sterk. Fatbikes worden tot nu toe niet apart geregistreerd in de ongevallendata, tijdens de fatbike meetweek in september 2024 is dit wel apart gedaan. In één week tijd waren er in de Vervoerregio Amsterdam 96 fatbike bestuurders of passagiers betrokken bij een verkeersongeval, waarvan bijna de helft jonger dan 16 jaar.
- Snelheidsmetingen van de Fietsersbond Amsterdam (steekproeven) lieten een V85 gemiddelde snelheid zien van 32 km/u van fatbikes.[2]
- Veel fatbikes worden opgevoerd door de snelheidsbegrenzing te verwijderen of door er een gashendel op te zetten.Uit politiecontroles (6 maanden data in 2024) bleek dat meer dan 50% van de gecontroleerde fatbikes opgevoerd was (117 van de 215 gecontroleerde fatbikes).[3]
- Artsen luiden al langer de noodklok: Op de eerste hulp zien ze kinderen die op een fatbike reden gewond zijn geraakt met hersenschuddingen, open knieën, gebroken polsen en hersenletsel tot gevolg[4].
- Veel fatbikes voldoen al niet aan de wettelijke normen op het moment dat ze gekocht worden, en hier wordt beperkt, steeksproefgewijs op gecontroleerd. Er zijn al tienduizenden fatbikes door de ILT in beslag genomen. Deze rijden veelal wel op de Amsterdamse fietspaden met alle risicos van dien.
- Er zijn tientallen bestuurlijke brieven aan de wethouder/burgemeester en in 2025 alleen al 1524 SIA meldingen over overlast van fatbikes in Amsterdam binnengekomen. De meldingen variëren qua categorie van overlast door fatbikes (c.a. 20%), verkeersoverlast door fatbikes (c.a. 35%) of jongerenoverlast (c.a. 25%) en overige overlast (20%). Specifiek in parken waren het 150 meldingen in 2025 tot nu toe. Het Vondelpark is het park waar de meeste meldingen zijn binnengekomen.
- Voor opgevoerde elektrische fietsen heeft de politie de volgende aantallen boetes in heel Amsterdam geschreven. Dit aantal is ook afhankelijk van de inzet van politie op straat. Het aantal geschreven boetes (opgevoerde e-bikes) geeft wel een indicatie hoe groot de opgave is:
    - 1558 in 2024 (jan t/m dec)
    - 1081 in 2025 (jan t/m aug)

Wat hebben we tot nu toe gedaan?
We hebben al een breed pakket aan maatregelen genomen, maar de opgave blijft en het aantal opgevoerde fatbikes lijkt verder toe te nemen:

- Handhaving opvoeren: De politie handhaaft op opgevoerde e-bikes, waaronder fatbikes, door middel van rollerbanken;
- Campagne t Kan Hard Gaan. Deze brede bewustwordingscampagne vanuit het Rijk is in juni herhaald in 2025. Met zichtbaarheid op ponten, MUPIs, XXL-borden, posters en online advertising richtten we ons vooral op scholieren. Dit jaar hebben we de campagne versterkt met social media, Voxpops en radiospotjes op FunX en Spotify. Ook hebben we via AT5 een item gemaakt over de risicos van opgevoerde fatbikes.

- Pilot snelle fietsers naar de rijbaan (30/20): In 2024 is een pilot geweest waarbij snelle fietsers (>20 kmu) gevraagd werd om op de rijbaan (max 30 kmu) te fietsen. Een beperkt aantal snelle fietsers deed dit ook. We deden de proef in één straat. Hier zijn verkeersborden geplaatst met uitleg en markering op de grond (in- en uitvoegstroken en afbeeldingen van snelle fietsers op de rijbaan). De proef is uitgebreid gemonitord.
- Scholen: Afgelopen twee jaar hebben we in het voorjaar vanuit de wethouder een brief gestuurd aan de ouders/verzorgers van kinderen die na de zomervakantie naar de middelbare school gaan. Kinderen krijgen dan vaak een nieuwe fiets. In deze brief waarschuwen we over de regels en risicos van een e-bike waaronder de fatbike.
- Jongeren: In samenwerking met TeamAlert organiseren we peer-to-peer gesprekken met jongeren op straat en op scholen. Met interactieve werkvormen (kennisrad, quizvragen, dilemmas) gaan jongerenvoorlichters met scholieren in gesprek over de risicos van opvoeren (boete, inbeslagname, niet verzekerd, strafblad). De interventie sluit aan op de campagne t Kan Hard Gaan.
- Adviessnelheid fietsers: Afgelopen voorjaar is in drie parken, waaronder in het Vondelpark, een proef gedaan *Ik fiets rustig omdat* om de snelheid van snelle fietsers, waaronder fatbikes, te verlagen. Door middel van matrixborden werden… Helaas zonder meetbaar resultaat (er is geen daling van de snelheden geconstateerd). Wel kwam uit het onderzoek naar voren dat bezoekers waarderen dat de gemeente actief zoekt naar oplossingen voor dit probleem.

Wat gaan we verder nog doen:

- Pilot maximumsnelheid 20 km/u op het fietspad (voorjaar 2026).

Het Rijk heeft er mee ingestemd dat Amsterdam mee kan doen met de pilot in het voorjaar van 2026. Begin oktober start een bureau met de voorbereidingen van deze pilot en gaan we in gesprek over mogelijke locaties. We zullen ook parken inbrengen als casussen om een maximumsnelheid te gaan testen.Afhankelijk van de resultaten kan een maximumsnelheid ook breder worden opgeschaald in andere (park)gebieden of risicovolle fietspaden.

- Vrachtfiets naar de rijbaan met 30 km/u (2026)
- Doorzetten van de lobby richting Tweede Kamer samen met andere gemeenten

4. Kennisnemen van onderzochte alternatievenveilige voet/fietspaden in parken

Er zijn ook alternatieven onderzocht om parken rustiger en veiliger te maken. Hierbij is gekozen om niet alleen fatbikes te weren maar regels die gelden voor alle fietsers of e-bikes waaronder de fatbike. Daarmee gaan we voor een breder pakket aan maatregelen die de veiligheid van alle verkeersdeelnemers en mensen die verblijven en recreëren trachten de verbeteren. Deze scenarios zijn kort beschreven. Per scenario staat wat de effecten zijn, binnen en buiten het park. Ook staat er iets over draagvlak, communicatie, handhaving en uitvoering. In bijlage 1 vindt u deze scenarios verder uitgewerkt.

De bekeken alternatieve scenarios zijn:

C. Max. 20 km/u op het fietspad instellen en/of 15 km/u-zone (shared space)
D. Verbod op alle elektrische fietsen (evt. venstertijden)

C. Max. 20 km/u op het fietspad instellen of 15 km/u Shared Space met fiets te gast

Max. 20 km/u op het fietspad

U bent apart geïnformeerd over dit al langer lopend traject. Het Rijk heeft onlangs ambtelijk ingestemd dat Amsterdam mee kan doen met de pilot in het voorjaar van 2026. Dit scenario wordt dus sowieso uitgevoerd. Begin oktober start het bureau met de uitvoeringsfase en gaan we in gesprek over mogelijke locaties. We zullen ook parken inbrengen als casussen om dit te gaan testen en afhankelijk van de resultante kan dit ook breder worden opgeschaald in andere (park)gebieden of risicovolle fietspaden. De exacte locaties en planning volgen nog. In de praktijk is het de vraag of fietsers zich hier aan zullen houden. Er is nog niet gesproken met de politie of er ook gehandhaafd kan en zal worden.

Advies: Scenario uitvoeren.

Scenario 15 km/u-zone (erf; shared space)

Maximaal 15 km/u zone. De maximale snelheid van 15 km/u is een wettelijk erkende snelheid waardoor in theorie handhaving mogelijk is. Deze snelheid geldt nu ook al bijvoorbeeld bij de shared space bij de ponten achter het centraal station. Dit kan volgens de wet alleen ingesteld worden op plekken waar de inrichting ook een gemengde uitstraling heeft en geen gescheiden fiets- en voetpaden. Qua uiting zouden we met duidelijke grondmarkering en eventueel fysieke aanpassingen kunnen maken we het park een 15 km/u zone kunnen laten uitstralen. In de praktijk is het de vraag of fietsers zich hier aan zullen houden. Er is nog niet gesproken met de politie of er ook gehandhaafd kan en zal worden.

Juridisch gezien blijft het park zoals nu een voetgangersgebied , maar communiceren we dat fietser te gast is zoals op onderstaande afbeelding globaal gedaan zou kunnen worden. In de uitwerking kun je communicatief denken: Fietsers te gast in het Vondelpark. Hetzelfde principe als een fietsstraat, maar dan in een park waarbij fietsers te gast zijn. Dit zet vooral in op een vrijwillige gedragsverandering door fietsers bewust te maken dat ze zich begeven in het een voetgangersgebied waar voetgangers voorrang hebben (ook op de geasfalteerde paden). Je mag hier dus wel fietsen (ook op fatbikes) maar voetgangers hebben ALTIJD voorrang.





Deze afbeelding komt uit een mail aan de wethouder van een bewoner.

<u>Verwachte effecten</u>

Binnen park:

- Mogelijk dat een kleine groep fietsers haar snelheid aanpast, maar dit zijn waarschijnlijk niet de waaghalzen die nu snel door het park razen. Dit zagen we ook bij de proef *rustig fietsen in parken.* Hier gaven snelle fietsers aan dat ze hun snelheid zouden aanpassen maar dat bleek niet uit de metingen.
- Het gevoel van veiligheid zal hierdoor beperkt toenemen. Als streng gehandhaafd gaat worden op snelheid, dan is gedurende de controleperiodes wel een afname van de snelheid te verwachten.

- de proef met de schermen in parken met de vraag om rustiger te fietsen had geen effect op de snelheid. Fietsers te gast heeft geen duidelijke gedragsboodschap, dus de verwachting is dat nauwelijks zachter wordt gefietst.
- Wel geven we zo een duidelijk signaal: het park is in de eerste plaats een plek voor voetgangers.
- Fietsers moeten ook op de geasfalteerde paden voorrang geven aan voetgangers.
- Nu denken veel fietsers dat de geasfalteerde paden fietspaden zijn. Zij voelen zich vrij om voorrang op te eisen en snel van A naar B te gaan.

Buiten park:

- Mogelijk iets meer fietsers op omliggende routes (Overtoom, Amstelveenseweg).

Draagvlak

- Redelijk hoog: fietser kan nog steeds door het park, maar minder hard.
- Een maximale snelheid van 15 km/u wordt mogelijk niet als geloofwaardig beschouwd, dat is wel essentieel voor naleving.
- Positief bij recreanten; sceptisch bij snelle fietsers (niet te handhaven).
- Grote kans dat het idee sceptisch wordt ontvangen omdat men niet verwacht van Amsterdamse fietsers dat ze zich iets aantrekken van snelheidsadvies. Daarom is handhaving essentieel.

Communicatie

- Boodschap: Het Vondelpark is per datum X een 15 km/u-zone.
  Het Vondelpark is het drukst bezochte park in de stad. Er komen dagelijks duizenden bezoekers. Wandelaars met hond, spelende kinderen, hardlopers en fietsers. Hoge snelheden van fietsers zorgen voor gevaar en maken dat bezoekers zich onveilig voelen. Daarom geldt in het hele Vondelpark een maximumsnelheid van 15 km/u voor fietsers. Fietsers moeten zich moeten aanpassen aan voetgangers, ook op de geasfalteerde paden.

Handhaving

- Complex voor niet elektrische fietsen, want snelheid inschatten is lastig; vooral inzetten op de sociale norm en inrichting.
- E-bikes met een snelheidsmeter hebben wel inzicht in hun eigen snelheid en kunnen een boete krijgen voor te hard rijden.

Uitvoering en kosten

- Aanpassing infrastructuur + borden; middelgroot budget > ik denk dat dit dus best een flink bedrag kan zijn, tenzij tijdelijk ingericht.. Wel zijn fysieke aanpassingen aan het Vondelpark lastig omdat het een monumentaal park is, wellicht zelfs onmogelijk. Dan uitwijken naar ander park?

Planning

- Middellange termijn (6 maanden).

Juridisch

Het instellen van een lage snelheid (zoals 15 km per uur), stuit op het tevens op het bezwaar dat dit verkeerstechnisch alleen kan op plaatsen waar de inrichting van de weg niet uitnodigt tot hogere snelheden.

Advies: Shared space (15km/u) in een parkgebied of deel uitvoeren. Fietsersbond zal mogelijk tegen zijn. Vereist mogelijk ook een afzwakking van het Plusnet Fiets afhankelijk van de gewenste locatie. Vraag is of hier politiek draagvlak voor is om in het Vondelpark te doen. Mogelijk wel interessant om 15 km/u op een andere locatie dan het Vondelpark zoals het Oosterpark.

D. Scenario Verbod op alle fietsen (evt. venstertijden)

Alle fietsen, incl. fatbikes, worden geweerd. Elektrische fietsen vallen onder de regelgeving voor normale fietsen. Een verkeersbesluit kan daarom alleen gaan over alle fietsen. Eventueel alleen invoeren op bepaalde tijden (bijv. ochtendspits wel, middagen/weekend niet). Of in bepaalde delen van het park. Zolang de regel maar duidelijk blijft en handhaafbaar is.

Verwachte effecten

Binnen park:

- Forse daling van snelheid en drukte.
- Park wordt meer verblijfsplek.

Buiten park:

- Fietsers wijken uit naar doorgaande wegen waardoor de drukte en snelheidsverschillen daar toenemen. Bij het Vondelpark zou dit betekenen dat smalle fietspaden bij de Overtoom. Amstelveenseweg en Stadhouderskade drukker worden. Deze smalle fietspaden worden nu al als onveilig beschouwd en hier zijn vaker incidenten met fietsers dan in het Vondelpark.

Draagvlak

- Onder recreanten/wandelaars groot.
- Weerstand onder kinderdagverblijven en BSOs, en ouders met e-bakfietsen
- Weerstand van alle fietsers en stakeholders zoals Fietsersbond
- Het Vondelpark maakt onderdeel uit van Plusnet Fiets. Deze fietsroute is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. Dit komt met deze maatregel te vervallen. Vanuit de fietsers en (fiets)stakeholders zal hier veel commentaar op kunnen komen.

Communicatie

Kernboodschap: Het Vondelpark is per XX verboden voor fietsen. Het Vondelpark is het drukst bezochte park in de stad. Er komen dagelijks duizenden bezoekers. Wandelaars, spelende kinderen, hardlopers en fietsers. Fietsen rijden vaak hard en zorgen voor gevaarlijke situaties. De afgelopen jaren hebben we een toename gezien in ongevallen met e-bikes in het park. Ook voelen veel bezoekers zich onveilig door de hoge snelheden. Daarom zijn fietsen in het hele Vondelpark niet meer toegestaan. Fietsen kunnen gebruikmaken van de fietspaden rondom het park, al dan niet met venstertijden.

Handhaving

- Vergt fysieke controles in inzet boas / politie

Uitvoering en kosten

- Kosten voor bebording, campagnes, extra handhaving.

Planning

- Realistisch binnen 1 jaar, mits heldere afbakening.

Advies: Scenario onwenselijk gezien de importantie van het fietsnetwerk Vondelpark (en veel andere parken in Amsterdam)

[1]Goudappel (2025). Aparte regels voor fatbikes op basis van koppel en/of gewicht | Rapport | Rijksoverheid.nl

[2] Meeste e-bikes kunnen en rijden te snel | Fietsersbond

[3] Ruim helft gecontroleerde fatbikes in Amsterdam opgevoerd

[4] Traumachirurg Detlef is klaar met alle fatbike-ongevallen | Binnenland | AD.nl

Volgende processtappen

1. Uitkomst gekozen scenario's wordt verder uitgewerkt tot projectvoorstellen die komend halfjaar - jaar worden uitgevoerd.
2. Indien er ondanks het juridisch advies wordt gekozen voor scenario 1 (juridisch fatbikeverbod), dient er verdere juridische uitwerking en een raadsvoordracht geschreven te worden

Advies en afstemming

Jurist VOR
Politie
Fiets
Verkeersveiligheid

Duurzaamheid

Maatschappelijk is de roep om meer maatregelen groot. Een fatbikeverbod (en/of de andere scenario's) zouden kunnen leiden tot meer verkeersveilige en prettiger park, in die zin dus duurzamer voor de Amsterdammers die daar verblijven, wandelen en veilig willen fietsen.

Participatie

n.v.t. in deze fase, volgt mogelijk in uitwerkingsfase. Amsterdammers geven in SIG meldingen wel massaal aan dat fatbikes (o.a. in parken) voor overlast en onveilige situaties zorgen (ad. 3).

Gemeente Amsterdam

Staf

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-060012	Integrale Staf Van der Horst Voordracht (pdf)
AD2025-060034	Bijlage 1 Juridisch advies VOR - fatbikeverbod in parken.docx (msw12)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

VOR, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Uitslag

E Voor kennisgeving aangenomen