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; j.klaassen@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:	Oost
Procesbegeleider:	
Datum weekstart/staf:	1 december 2025
Datum stadsdeelcommissie:	16 december, voorbereidend en besluitvormend
Datum dagelijks bestuur:	9 december concept-advies, 18 december finaal advies
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

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.

Overlast in 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.

Handhaving
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.

Advies stadsdeelcommissie

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

- ***Motie 416*** *van de leden Van Dongen (SP) en Willemsen (Méérbelangen) "Fatbikes in Oost" is* ***ingetrokken*** *en wordt niet in stemming gebracht.*
- ***Motie 417*** *van de leden Van Velzen (GroenLinks), Van der Schaaf (D66), Van Boven (PvdA), Amraoui (DENK), Van Dongen (SP) en Willemsen (Méérbelangen) "Vergroten veiligheid voor alle verkeersdeelnemers" wordt met de toevoeging "minimaal" 16 jaar in stemming gebracht en* ***unaniem aangenomen****.*
- ***Ongevraagd advies 418*** *van het lid Amraoui (DENK) "Fatbikes" wordt in stemming gebracht en* ***verworpen*** *met een stem voor van het lid Amraoui (DENK).*

Motie 417 "*Vergroten veiligheid voor alle verkeersdeelnemers" v*erzoekt het dagelijks bestuur –

- Er bij het college op aan te dringen om te pleiten voor landelijke regelgeving die een helmplicht voor alle bestuurders tot 16 jaar van elektrisch aangedreven fietsen mogelijk maakt en.
- Er bij het college op aan te dringen om te pleiten voor landelijke regelgeving die een minimumleeftijd van 12 jaar voor elektrisch aangedreven fietsen mogelijk maakt.

Finaal advies DB

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

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.

Overlast in 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.

Handhaving
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.

Uitvoering Motie 417 "Vergroten veiligheid voor alle verkeersdeelnemers"
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.

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. >
…