VN2026-003915
rve verkeer en or

Gemeente Amsterdam

Staf

Voordracht voor de Integrale Staf Van der Horst van 23 maart 2026

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: B2

Onderwerp

Fatbikeverbod APV Vondelpark incl. lijn motie beantwoording en stand van zaken pilots op het fietspad

Gevraagde beslispunten

1. Kennisnemen van het Aanwijzingsbesluit Fatbikeverbod Vondelpark (APV) en wijzigingsvoorstel Verordening BBOOR
2. Kennisnemen van stand van zaken uitvoering Fatbikeverbod Vondelpark, inclusief handhaving en bebording
3. Instemmen met raadsinformatiebrief Aanwijzingsbesluit Vondelpark (APV), wijziging Verordening BBOOR en verdere agendering voor college, TAR en Raad
4. Bespreken beantwoordingslijn Motie van het lid Asruf inzake onderzoek naar verdere uitbreiding APV naar alle e-bikes op drukke plekken
5. Bespreken stand van zaken pilots massa- en snelheidsverschillen op het fietspad en bespreken vervolg pilot vrachtfietsen naar de rijbaan

Onderbouwing beslispunten

1. Kennisnemen van Aanwijzingsbesluit Fatbikeverbod Vondelpark (APV) en wijzing Verordening BBOOR

Zoals eerder besproken zijn we met de voorbereidingen bezig voor het eerste verbodsgebied voor fatbikes, het Vondelpark. Bijgevoegd het aanwijzingsbesluit dat parallel ter instemming naar de burgemeester (bevoegd gezag voor dit type besluiten) is gegaan en maandagochtend 23 maart wordt behandeld in de staf BM. De beoogde ingangsdatum van het verbod is 11 mei.

Samenvatting stafvoordracht burgemeester:

De gemeenteraad heeft op 19 februari ingestemd met het opnemen van een artikel in de gemeentelijke APV waarmee een gebiedsgericht fatbikeverbod mogelijk wordt. Fatbikes zijn daarbij gedefinieerd als fietsen met trapondersteuning en met banden breder dan 7 cm. De afgelopen jaren is de overlast, veroorzaakt door bestuurders (en/of passagiers) van snelle elektrische fietsen, vooral fatbikes, toegenomen. U bent als burgemeester het bevoegd gezag om deze verboden in te stellen. Dit is de eerste keer dat u gebruik zult maken van deze bevoegdheid.

Voorgesteld wordt om:

- Het Vondelpark, gezien de toenemende overlast, aan te wijzen als eerste verbodsgebied voor fatbikes. Dit gebied omvat het gehele park, waar de afgelopen jaren sprake is van groeiende hinder door fatbikes. Als drukstbezochte park van de stad, met veel wandelaars, fietsers, kinderen, toeristen, leidt dit tot overlast en onveilige situaties.
- Voor een dergelijke gebiedsaanwijzing die standhoudt bij de rechter is een deugdelijke juridische grondslag en proportionaliteitsafweging vereist. Dat is voldoende het geval, zo is de inschatting van onze juristen. Er is sprake van duidelijke overlast in het gebied door mensen op fatbikes, zo blijkt uit de verzamelde onderbouwing.

- Gelet op het belang van de bescherming van de openbare orde en veiligheid achten we het noodzakelijk het Vondelpark aan te wijzen als gebied waar het verboden is zich met een fatbike te verplaatsen. Lopen met de fatbike aan de hand blijft toegestaan conform een aangenomen amandement in de Raad.
- De beoogde ingangsdatum is 11 mei 2026. We zullen de uitvoering van het verbod monitoren.
- De raad te adviseren de Verordening BBOOR te wijzigen zodat er een kenbaar boetebedrag komt voor het fatbikeverbod en daarmee de handhaving mogelijk wordt voor boa's via een feitcode. De gemeenteraad is in dit geval bevoegd een eigen boetebedrag vast te stellen. Het voorgestelde boetebedrag is gelijk aan de boete die de gemeente Enschede onlangs heeft ingesteld, namelijk € 115 voor 16+ en € 57,50 voor 12+. Deze bedragen zijn in lijn met vergelijkbare overtredingen, zoals het verbod op groepsfietsen in bepaalde gebieden. Het college stelt de raad via een wijzigingsverordening voor om dit bedrag op te nemen in de gemeentelijke Verordening BBOOR zodat het verbod handhaafbaar wordt. Vervolgens kunnen boa's overtredingen beboeten, waarbij ook bezwaar en beroep door de gemeente wordt afgehandeld. Deze wijzigingsverordening BBOOR gaat samen met de Raadsbrief naar de TAR en de Raad

Onderbouwing aanwijzingsbesluit Vondelpark

- De aanwijzing van het Vondelpark als verbodsgebied is gebaseerd op de geconstateerde overlast door fatbikers. Deze overlast is onderbouwd met indicatieve politiecijfers[1], signalen van bewoners , bezoekers en ondernemers (Melding Openbare Ruimte) en kwalitatieve meldingen van het gemeentelijk gebiedsteam (zie bijlage). Deze informatie vormt de basis voor de aanwijzing van het Vondelpark als verbodsgebied:
- In de periode 2021 – 2025 zijn er 56 meldingen bij de gemeente gedaan over Overlast/Openbare orde in het Vondelpark, waarvan 47 relevant vanwege het trefwoord 'fatbike' en 'overlast'. Deze meldingen schetsen een duidelijk beeld van overlast en onveilig (rij)gedrag van fatbikers, wat de beleving van het Vondelpark als recreatief gebied negatief beïnvloedt. Het gaat om gevaarlijk en hard rijgedrag, hoge snelheden op smalle paden, risicovol rijden en rakelings passeren, slalommen, slingeren, wheelies doen, afsnijden, rijden in groepen, meer personen op één fatbike. Het gedrag gebeurt individueel en in groepsverband.
- Uit de geregistreerde politiecijfers waarin de criteria 'Overlast' en 'Fatbike' samen worden vermeld blijkt dat in 2025 in het Vondelpark 73 incidenten zich hebben voorgedaan waarbij een bestuurder van een fatbike betrokken was, tegenover 38 incidenten in 2024. Deze cijfers geven een indicatief maar geen volledig beeld. Deze incidenten betreffen onder meer aanrandingen, beledigingen, overlast door jeugdgroepen, (pogingen tot) straatroof, mishandelingen en verkeersovertredingen.
- Daarnaast bleek uit de bestuurlijke consultatie en gesprekken met collega's van Stadsdeel Zuid en toezichthouders in het gebied positief staan tegenover aanwijzing van dit verbodsgebied en dat zij nog veel overlast ervaren wordt dan puur in de geregistreerde meldingen te zien is.
- Het Vondelpark is meermaals door fatbikers gebruikt als vluchtroute na strafbare feiten in de omgeving. Er hebben zich ook aanrijdingen voorgedaan waarbij de bestuurder op de fatbike de plaats van het ongeval verliet. In april 2025 was er een duidelijke piek in meldingen, met name van vrouwen die tijdens het hardlopen werden lastiggevallen door personen op een fatbike.
- Regelmatig wordt melding gemaakt van (bijna-)botsingen met fatbikes, wat bijdraagt aan gevoelens van onveiligheid bij parkbezoekers. We zien risicovolle situaties met voetgangers,

Gegenereerd: vGOEDGEKEURD

kinderen en toeristen, met name op drukke paden en kruispunten. Ook zien we een toename van Spoedeisende-hulp ongevallen door aanrijdingen met fatbikers, ook in het Vondelpark.

- Het zou nog altijd wenselijker zijn als er (ook) een landelijke oplossing voor de problematiek zou komen. Hierover blijven we in gesprek met het Rijk. Het instellen van een lokaal verbod via de APV is daarmee vooralsnog het enige instrument dat we als gemeente hebben om de overlast aan te pakken. Het alternatief, niets doen, is geen optie gezien de verdere toename van fatbike gerelateerde overlast in de stad. Als er al landelijke maatregelen komen duurt het nog jaren voordat de wet aangepast wordt en intussen blijft de overlast toenemen.

Risico's
Dit is het eerste aanwijzingsbesluit voor een verbodsgebied voor fatbikes. Zowel het aanwijzingsbesluit als individuele boetes kunnen worden aangevochten. Dit zou kunnen leiden tot vernietiging van de gebiedsaanwijzing. Het risico bestaat dat de rechter het fatbikeverbod in strijd acht met de Wegenverkeerswet (WVW), die het aan een bestuurder van fatbikes in beginsel toestaat vrij gebruik te maken van de openbare weg. Ook is het reguleren van vervoersmiddelen in principe aan het Rijk en de Wegenverkeerswet. Opgelegde bestuurlijke boetes zijn in dat geval onrechtmatig. Intrekking en terugbetaling van boetes ligt in dat geval voor de hand. Dit gaat gepaard met de benodigde ambtelijke inzet. Wij achten dit verbod wel houdbaar is via de APV gezien de grondslag op basis van gebiedsgerichte openbare orde en overlast.

2. Kennisnemen van stand van zaken uitvoering Fatbikeverbod Vondelpark, inclusief handhaving en bebording

Het projectteam werkt aan de uitwerking van het fatbikeverbod. Daarbij werken we aan communicatie, bebording, en handhaving in overleg met THOR, stadsdeel Zuid, JZ en R&D. De beoogde ingangsdatum is 11 mei 2026, waarna we starten met de waarschuwingsperiode van 2 weken.

Communicatie

De invoering van een gebiedsverbod voor fatbikes in het Vondelpark vraagt om duidelijke en toegankelijke communicatie. Gebruikers moeten weten wat er verandert, waarom het verbod wordt ingesteld, waar het verbod geldt. Rondom het park geven we aan welke alternatieve routes fatbikes kunnen nemen en communiceren we hierover. We informeren omwonenden en andere stakeholders waaronder scholen, fietsverhuurders en maaltijdbezorgers over het verbodsgebied en de ingangsdatum. De volledige communicatiestrategie wordt nu samen met het stadsdeel verder uitgewerkt.

Bebording en begrenzing

Het gebied moet juridisch correct worden afgebakend. Dit doen we door het plaatsen van een verbodsbord dat duidelijk maakt waar het verbod geldt. Daarnaast worden alternatieve routes expliciet gecommuniceerd, zodat het besluit proportioneel en uitlegbaar blijft. De bebording wordt momenteel uitgewerkt, in samenwerking met stadsdeel Zuid en THOR en in overleg met gemeente Enschede die als eerste gemeente een verbodsgebied voor fatbikes heeft ingesteld. Het conceptbord ziet er als volgt uit:



Handhavingsstrategie van het fatbikeverbod Vondelpark

Er zijn ter voorbereiding op het aanwijzingsbesluit gesprekken gevoerd over handhavingsbevoegdheden, capaciteit en prioriteit. Zowel politie als boa's zijn bevoegd om op het fatbikeverbod te handhaven. Van belang is dat we ten aanzien van dit verbod blijven monitoren hoe de situatie in het park zich ontwikkelt en daar de benodigde inzet op afstemmen. We stellen voor om:

Te starten met gerichte handhavingsacties met team TSI (Teams Snelle Interventies) van THOR, in samenwerking met gebiedsinzet in Zuid (THOR). We verkennen de mogelijkheden tot samenwerking met de politie die vanuit andere prioriteiten al actief is in het Vondelpark.

Daarnaast zijn we voornemens om in de beginperiode ook verkeersregelaars in te zetten vanuit de gemeente om fatbikers op de alternatieve routes te wijzen.

Medio dit jaar vindt ook het 'Zomeroffensief' plaats met extra toezicht. Dit biedt kansen om gezamenlijk de overtreding van het gebiedsverbod mee te nemen.

De precieze inzet en nadere detailuitwerking hiervan gebeurt in overleg met THOR, stadsdeel Zuid middels het inzetplan.

Ook monitoren we na invoering gezamenlijk hoe de naleving in het Vondelpark verloopt, ook met de politie.

Deze handhavingsstrategie agenderen we ook ter informatie in de Driehoek.

Politie

De politie heeft ambtelijk aangegeven voorlopig geen extra inzet op deze overtreding in te willen zetten vanwege andere prioriteiten en omdat de boa's ook bevoegd zijn om te handhaven op overlast in de openbare ruimte. De (wijk)agenten die sowieso al aanwezig zijn in het Vondelpark zijn bevoegd om overtreders aanspreken, waarschuwen en/of beboeten. De eenheidsleiding beslist uiteindelijk welke onderwerpen/thema's (jeugd, verdovende middelen, cybercrime etc.) met voorrang worden opgepakt buiten de reguliere werkzaamheden (noodhulp, opsporing, bewaken en beveiligen en openbare orde). De aanpak van opgevoerde e-bikes is en blijft wel een prioriteit.

Boa's

THOR heeft aangegeven het Team Snelle Interventies (TSI) met motorboa's in te kunnen zetten voor handhaving van het voorliggende fatbikeverbod in het Vondelpark. We starten het gebiedsverbod met een waarschuwingsperiode van twee weken door boa's. Na deze twee weken gaan we direct over tot handhaving. Indien er reeds een waarschuwing gegeven is, kunnen individuele overtreders ook de eerste twee weken al beboet worden. De motorhandhaving is er om doorrijdende fatbikers te onderscheppen indien dat nodig wordt geacht. Door hun wendbaarheid en snelheid kunnen zij snel ter plaatse zijn om assistentie te verlenen. Dit om het verbod geloofwaardig van start te laten gaan.

Ontheffingen

Bij vaststelling van de APV bepaling in de raad is niet gekozen voor een ontheffingensysteem. Dit omdat de stad nog steeds bereikbaar blijft voor fatbikers en er voldoende alternatieve vervoersmiddelen en routes voorhanden zijn. Ook voor het Vondelpark zijn er geen ontheffingen mogelijk. Dat betekent dat:

Er geen beleidsmatige uitzonderingen mogelijk zijn

Fatbikers geacht worden alternatieve vervoersmiddelen te kiezen om door het Vondelpark te fietsen dan wel alternatieve routes om het park heen te gebruiken zoals beschreven in het Aanwijzingsbesluit.

Ook blijft het toegestaan om in het Vondelpark met fatbike aan de hand te lopen, conform een aangenomen amendement in de Raadsbehandeling van het APV artikel. Dit was in het oorspronkelijke voorstel niet het geval.

We monitoren de uitvoering ook op dit punt.

Kosten en dekking

Voor uitvoeringskosten van de invoering (ambtelijke uren, plaatsing bebording, communicatie, inzet verkeersregelaars), verwachten we maximaal € 150.000,- . Dit bedrag is in de begroting 2026 gedekt vanuit het Fonds Stadsverbetering als onderdeel van het Jaarplan Veilig Lopen en Fietsen 2026 dat V&OR uitvoert. Handhaving vindt plaats binnen de bestaande inzet.

3. Instemmen met raadsinformatiebrief fatbikeverbod Vondelpark, wijziging Verordening BBOOR en verdere agendering voor college, TAR en Raad

Deze raadsinformatiebrief fatbikeverbod Vondelpark bevat alle informatie over het verbod en zal samen met de wijzigingsverordening BBOOR (die nodig is om het boetebedrag van € 115,- kenbaar te maken en daarmee handhaving mogelijk maakt) worden geagendeerd voor het college van 31 maart, de Raadscommissie TAR van 15 april en de Raad van 6 mei.

4. Bespreken beantwoordingslijn Motie van het lid Asruf inzake onderzoek naar verdere uitbreiding APV naar alle e-bikes op drukke plekken

Op uw verzoek de concept beantwoordingslijn voor de volgende motie:

De motie vraagt om:

1. data over meldingen, incidenten en overlast van alle vormen van e-bikes te registreren en bij te houden;
2. te onderzoeken of een verdere uitbreiding van het voorliggende APV-verbod naar alle e-bikes in drukke gebieden wenselijk is, indien het huidige voorliggende APV-verbod voor fatbikes op drukke plekken juridisch standhoudt.

Voorstel voor beantwoording:

- Het college ondersteunt de wens van de motie en houdt standaard al via het SIA (Signalen Informatievoorziening Amsterdam) alle meldingen bij die door bewoners of bezoekers zijn gedaan. In die meldingen kan gezocht worden op trefwoorden (zoals e-bike of fatbike) en hier kunnen overzichten van worden gemaakt per gebied en jaar.
- Deze informatie geeft een indicatief maar geen sluitend beeld. In algemene zin geldt dat niet alle overlast en incidenten gemeld worden, en dat het ook kan zijn dat een fatbike als 'e-bike' wordt aangeduid in de registratie. Ook kunnen er meldingen van overlast ontbreken doordat de melder een e-bike per abuis 'fiets' noemt, waardoor niet meer te herleiden is dat het om overlast van e-bikes ging. Overlast t.a.v. bakfietsen worden vaak samengevoegd gemeld, waardoor niet duidelijk is of het om elektrische fietsen gaat.
- Ten aanzien van verdere uitbreiding van het APV-verbod naar alle e-bikes in drukke gebieden:
- Sowieso zullen we kijken wat het effect is van het eerste verbodsgebied (Vondelpark) en of het juridisch standhoudt.
- Of het daarna op alle e-bikes in drukke gebieden kan worden toegepast is een afweging voor het volgende college en raad. Hierbij zal ook weer meewegen of de overlast dusdanig van aard is dat een gebiedsverbod ook echt te onderbouwen is. Daarnaast spelen ook andere afwegingen een rol, nl. de handhaafbaarheid en of de hoeveelheid elektrische fietsers die om bepaalde gebieden heen moeten fietsen en of dit veilig kan.

5. Bespreken stand van zaken pilots massa- en snelheidsverschillen op het fietspad en bespreken vervolg pilot vrachtfietsen naar de rijbaan

Maximumsnelheid op het fietspad

Stand van zaken

In samenwerking met adviesbureau Goudappel (vanuit het Ministerie van I&W ingehuurd voor de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van de pilots) zijn we tot een selectie van vijf locaties gekomen:

Er zijn vijf locaties ter toetsing aan het expertiseteam VenOR voorgelegd waarbij de eerste twee als voorkeur zijn teruggegeven

- **Amstelveenseweg (van de Sluisstraat – Derde Schinkelstraat)**
- **Theophile de Bockstraat (tussen het Vondelpark en Rembrandtpark – 2 richtingen)**
- Ceintuurbaan (van de Ferdinand Bolstraat - Sarphatistraat)

Gegenereerd: vGOEDGEKEURD

- Bilderdijkstraat (van de Potgierstraat en De Clercqstraat)
- Jan Evertsenstraat (tussen de A10 en Staalmeesterslaan - 2 richtingen)

Deze locaties zijn geselecteerd op basis van:

Drukte op het fietspad;

- In hoeverre een opgelegde maximumsnelheid logisch voelt (navolgbaarheid;
- Of deze pilot eventueel verder uitgerold kan worden (opschaalbaarheid – type locatie komt vaker voor);
- Het routes/wegvakken betreft die onveilig zijn (red routes).

Vervolg

Het advies van het expertiseteam wordt binnen twee weken verwacht en wordt gebruikt voor het aanscherpen van het advies richting het Toetsteam. De verwachting is dat de pilot uitgevoerd wordt rond de zomermaanden en dat deze in totaal twee weken zal duren (één week 0-meting, één week 1-meting).

Vrachtfietsen op de rijbaan

Stand van zaken

Goudappel is in de afgelopen periode in gesprek geweest met meerdere grote gebruikers van cargobikes, te weten PostNL, DHL, Amazon, Marleen Kookt, TringTring, Bloomon en MyPup. Doel van deze gesprekken was het achterhalen van de hoeveelheid cargobikes (in Amsterdam), waar deze rijden en de bereidheid om mee te werken aan de pilot. Daarnaast is in gesprek met Friesland Lease informatie opgehaald over de landelijke trend en schadegegevens van cargobikes.

Uit deze gesprekken zijn de volgende conclusies te trekken:

- Grote partijen maken in steeds mindere mate gebruik van cargobikes, voornamelijk vanwege de grote hoeveelheid te vervoeren pakketten (PostNL), of verwachten minder gebruik te gaan maken van cargobikes als zij verplicht worden gebruik te gaan maken van de rijbaan (DHL, Amazon);
- Bedrijven zien de meerwaarde van de inzet van cargobikes vanuit duurzaamheidsmotieven afnemen. Deels komt dit door de opkomst van elektrische (bestel)auto's en deels doordat binnen de bedrijven minder aandacht is voor duurzaamheid;
- Cargobikes mogen op veel locaties al gebruik maken van de rijbaan. Juist het feit dat het fietspad rustiger/sneller is biedt meerwaarde aan de inzet van cargobikes;
- Er is lage bereidheid onder middelgrote partijen om mee te doen aan de pilot, onder andere vanwege de veiligheid van hun chauffeurs;
- Het gebruik van cargobikes door kleine bedrijven en ZZP'ers groeit verder door;
- Daarnaast is er gezocht naar een geschikte locatie voor het uitvoeren van de pilot. Dat heeft geleid tot twee locaties, Molenwerf en Jan van Galenstraat (ter hoogte van Food Center Amsterdam). Bij de locatie Molenwerf zijn tijdens de observatie in totaal acht cargobikes in beide richtingen gemeten. Bij de schouw aan de Jan van Galenstraat zijn 50 cargobikes geteld. Het gros van de cargobikes was afkomstig van één bedrijf, dat heeft aangegeven niet mee te willen doen aan de pilot. Verkeersveiligheid van hun medewerkers, het nut van de pilot en de administratieve last worden genoemd als argumenten om niet mee te doen.

Gegenereerd: vGOEDGEKEURD

Vervolg

Belangrijk uitgangspunt van de pilot was de bereidheid van ondernemers om mee te doen aan deze pilot. In overleg met het Ministerie van IenW en Goudappel zijn er twee opties besproken voor het vervolg van deze pilot:

1. Geheel stopzetten van deze pilot;
2. Het uitvoeren van een nulmeting, waarin over een langere periode (x-weken) informatie wordt verzameld over omvang en snelheden van cargobikes op een route in Amsterdam. De meting geeft inzicht in de mate waarin deze voertuigen al dan niet betrokken zijn bij verkeersconflicten, in het bijzonder op een locatie waar relatief veel cargobikes op het fietspad rijden.

Advies:

- Deze pilot stopzetten, gezien dat er geen vrijwillige deelnemers gevonden zijn in combinatie met een veranderende marktsituatie (gedeeltelijke verschuiving van bakfietsen naar elektrische busjes) stopzetten in deze vorm.
- Het is de vraag of het meerwaarde biedt om het fietspad zonder interventie op deze manier te onderzoeken (optie 2).
- We adviseren de nieuwe bestuursperiode af te wachten en intussen wel met de lobbygesprekken verder te gaan over maatwerk op het fietspad, om te kijken of we lokaal cargo bikes naar de rijbaan mogen verplaatsen. De tussenstap van een vrijwillige pilot is niet haalbaar gebleken op deze manier.

Graag bespreken we met u de gewenste bestuurlijke richting voor deze pilot.

Volgende processtappen

Wijziging Verordening BBOR en informeren van de Raad over het fatbikeverbod Vondelpark gebeurt via de volgende bestuurlijke route:

1. College 31 maart, waarna publicatie volgt in deze week (14)
2. TAR 15 april
3. Raad 6 mei

Advies en afstemming

Portefeuillehouder Rocco Piers, THOR, Politie, DJZ, OOV, (CV)OM.

Duurzaamheid

Maatschappelijk is de roep om meer maatregelen groot. Voorliggend fatbikeverbod zou kunnen leiden tot minder overlast, hinder en een prettiger park, in die zin dus duurzamer in brede zin voor de Amsterdammers die daar verblijven, wandelen en veilig willen fietsen.

Participatie

Geen participatie voor het aanwijzingsbesluit, dit is een bevoegdheid van de burgemeester. Belanghebbenden en bezoekers worden geïnformeerd. Voor het wijzigen van de APV is wel consultatie van de stadsdelen gedaan.

Gemeente Amsterdam

Staf

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-018072	Integrale Staf Van der Horst Voordracht (pdf)
AD2026-018098	Aanwijzingsbesluit verbodsgebied voor fatbikes in Amsterdam - Vondelpark.docx (msw12)
AD2026-018104	Raadsinformatiebrief aanwijzingsbesluit fatbikeverbod Vondelpark APV.docx (msw12)
AD2026-018110	Bijlage 1a Vertrouwelijk_ Intelligencerapport incidenten fatbikes Vondelpark 2024 en 2025.pdf (pdf)
AD2026-018111	Bijlage 1b SIG meldingen Vondelpark fatbikes 2021_2025.pdf (pdf)

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

5.1, 2, e amsterdam.nl

Uitslag

Gegenereerd: vGOEDGEKEURD