

Vol voor veilige wijken: grenzen stellen aan Fatbike-overlast

Initiatiefvoorstel (ex. art. 37 Reglement van Orde)

Dordrecht, 10 maart 2026

R.R.C. Den Heijer, Dordtse VVD

1. Inleiding

Voor veel Dordtenaren begint dit onderwerp niet met regels, maar met ervaringen op straat. Zoals Guus, die na een avonddienst werd opgejaagd door jongens op fatbikes en zich sindsdien minder veilig voelt op zijn route naar huis. Of Laure, die na een frontale botsing op het Leerpark nog steeds met lichamelijke en geestelijke klachten kampt. Ouderen die zich bij hun supermarkt of in de binnenstad geïntimideerd voelen, vrouwen die worden lastiggevallen of bespuugd en kinderen die niet meer rustig kunnen spelen op het veldje in de buurt. Het zijn verhalen die we steeds vaker horen van bewoners in onze stad.

We leven in een onrustige tijd. Juist dan moet de plek waar we het meest invloed op hebben, onze eigen stad en onze eigen straat, veilig en vertrouwd voelen.

De afgelopen jaren hebben wij duizenden Dordtenaren gesproken aan de deur, op straat en bij verenigingen. In die gesprekken komt steeds vaker dezelfde zorg terug: dat de verhuftering op straat toeneemt. In winkelcentra, de binnenstad, op speelplekken en fietspaden ervaren bewoners vaker hinderlijk en intimiderend gedrag. Tegelijk zien we dat fatbikes onder jongeren snel populair zijn geworden, mede door goedkope online aanbieders en de sociale druk op schoolpleinen om er ook één te hebben.

Een veilige stad vraagt om een brede aanpak: voldoende politie en boa's op straat, de inzet van veiligheidscamera's en steviger optreden tegen verloedering en overlast. Tegelijk betekent veiligheid ook dat jongeren perspectief hebben, met goed onderwijs, kansen op werk en ouders die worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid wanneer grenzen worden overschreden.

Tegelijk geven bewoners aan dat bepaalde vormen van overlast blijven toenemen. Een voorbeeld dat steeds vaker wordt genoemd is het gedrag van groepen jongeren op fatbikes. Het probleem zit daarbij niet in het voertuig zelf, maar in de manier waarop het wordt gebruikt: met hoge snelheid door voetgangersgebieden, op stoepen of in groepen die andere weggebruikers hinderen of intimideren. Met alle gevolgen van dien.

Eerder diende de Dordtse VVD al een voorstel in om deze overlast aan te pakken. Dat werd met één stem verschil verworpen. Tegelijk zijn de signalen uit de stad sindsdien alleen maar toegenomen. Daarom laten wij dit onderwerp niet los. Met dit initiatiefvoorstel wordt een aanvullend instrument voorgesteld om gericht te kunnen optreden tegen overlastgevend gedrag op fatbikes en onze straten veilig en prettig te houden voor iedereen.

2. Aanleiding

In verschillende wijken en op meerdere locaties in Dordrecht ervaren bewoners en ondernemers structurele overlast van groepen jongeren die zich verplaatsen op fatbikes. Fatbikes zijn fietsen met trapondersteuning met dikke banden, veelal breder dan 7 centimeter. Veel fatbikes voldoen niet aan de regelgeving voor e-bikes waar ze volgens de wet onder vallen. Hierbij is er vaak sprake van een te groot vermogen (meer dan 250 watt), illegale software of een gashendel waarmee ze harder kunnen rijden dan toegestaan of zonder te trappen vooruit komen.

De overlast bestaat onder meer uit:

- hard en roekeloos rijden op pleinen, stoepen en voetgangersgebieden;
- rijden in groepen waarbij andere weggebruikers worden gehinderd of geïntimideerd;
- het ophouden bij speelplekken en ontmoetingsplaatsen;
- gevaarlijke situaties voor voetgangers, kinderen en ouderen;
- het lastig vallen van onder meer vrouwen en ouderen in de openbare ruimte vanaf de fatbike.

Deze situaties leiden tot een aantasting van de leefbaarheid en het veiligheidsgevoel in buurten. Bewoners geven aan dat kinderen minder vrij buiten kunnen spelen en dat ouderen zich onveilig voelen.

Het probleem wordt niet primair veroorzaakt door het voertuig zelf, maar door het gedrag van specifieke bestuurders, vaak jongeren die in groepsverband opereren. De eigenschappen van fatbikes (relatief hoge snelheid, snelle acceleratie en wendbaarheid) maken deze voertuigen bijzonder geschikt voor hinderlijk gedrag. Tegelijkertijd zijn fatbikes relatief betaalbaar en daardoor breed toegankelijk voor jongeren, waardoor zij zich snel hebben verspreid in het straatbeeld.

Daarbij speelt ook mee dat veel fatbikes goedkoop online verkrijgbaar zijn via internationale webshops, waarbij de technische kwaliteit en naleving van Europese regelgeving niet altijd duidelijk is. Op schoolpleinen en via sociale media ontstaat bovendien een sterke groepsdruk onder jongeren om over een fatbike te beschikken. Voor ouders en scholen is het lastig om hier grip op te krijgen. Landelijk zien we scholen die daarom zelf beleid proberen te voeren rond het gebruik van fatbikes.

De huidige regelgeving biedt beperkte mogelijkheden om hier effectief tegen op te treden. Handhaving kan vaak pas optreden wanneer concrete verkeersovertredingen worden vastgesteld, terwijl de ervaren problematiek zich juist kenmerkt door structurele hinder, groepsvorming en intimidatie op specifieke locaties.

Maatschappelijk is de roep om meer maatregelen groot. Alleen al afgelopen jaar zijn er landelijk duizenden meldingen gedaan van fatbike-overlast, eerder werd in Dordrecht melding gemaakt van honderden meldingen in een paar maanden tijd. We zien ook veel jonge bestuurders van 12-16 jaar op fatbikes met ook vaak één of meerdere bijrijders/passagiers. Jongeren kunnen snelheid niet goed inschatten. Een deel van de bestuurders gebruikt het voertuig niet goed en zorgt op fatbikes voor risicovol, overlastgevend en intimiderend rijgedrag met alle gevolgen van dien. Daarom is behoefte aan een aanvullend bestuurlijk instrument.

3. Gebiedsgericht instrument

Dit initiatiefvoorstel introduceert een gebiedsgericht fatbikeverbod via de APV. Het voorstel creëert een bevoegdheid voor de burgemeester om, wanneer daar aantoonbaar sprake is van structurele overlast, bepaalde gebieden aan te wijzen waar het zich bevinden met een fatbike tijdelijk verboden is. Daarmee wordt naast het rijden op fatbikes ook het aan de hand vasthouden van een fatbike (als voetganger) verboden, en zal er buiten het verbodsgebied moeten worden geparkeerd.

Dit instrument is nadrukkelijk:

- gericht op specifieke locaties waar overlast plaatsvindt;
- tijdelijk en proportioneel inzetbaar;
- bedoeld als handhavinginstrument voor situaties waarin reguliere regels onvoldoende effectief blijken.

Het gaat dus niet om een algemeen verbod op fatbikes binnen de gemeente. Een vergelijkbare systematiek wordt momenteel ontwikkeld in andere gemeenten (zoals Amsterdam)¹, waar eveneens sprake is van toenemende overlast door fatbikes. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de gemeentelijke bevoegdheid om via de APV regels te stellen ter bescherming van de openbare orde en leefbaarheid.

Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat een dergelijk verbod alleen kan worden toegepast wanneer sprake is van een gebiedsgerichte onderbouwing, waarbij aantoonbaar is dat fatbikebestuurders op een specifieke locatie structureel overlast veroorzaken.

4. Handhaving en uitvoerbaarheid

Een belangrijke reden voor dit initiatiefvoorstel is het vergroten van het handelingsperspectief voor politie en gemeentelijke handhaving. In de huidige situatie kunnen handhavers vaak pas optreden wanneer sprake is van een concrete overtreding, zoals:

- rijden zonder verlichting;
- rijden op een plek waar fietsen verboden zijn;
- gevaarlijk rijgedrag.

In de praktijk blijkt het echter lastig om dergelijke overtredingen individueel vast te stellen wanneer sprake is van groepen jongeren die zich op fatbikes ophouden op pleinen, in parken of bij speelplekken, en daar hinderlijk of intimiderend gedrag vertonen. Bovendien dient er hierbij sprake te zijn van een 'heterdaad', wat het zeer lastig maakt om handhavend op te treden.

Een gebiedsgericht verbod biedt in dat soort situaties een duidelijk en direct handhavingskader. Wanneer een gebied is aangewezen, kan handhaving optreden zodra iemand zich met een fatbike in het betreffende gebied bevindt (ermee rijdt, aan de hand vasthoudt of parkeert). Dit maakt het mogelijk om eerder en effectiever op te treden bij situaties waarin overlast ontstaat of dreigt te ontstaan. Daarmee verschuift de handhaving van een reactieve aanpak naar een preventieve aanpak.

Politie en boa's zijn beiden bevoegd om op dergelijke APV-bepalingen te handhaven. Bij de praktische uitvoering kan worden aangesloten bij bestaande werkwijzen rond gebiedsverboden en andere APV-instrumenten. Het instrument biedt daarmee een concreet hulpmiddel om structurele overlastlocaties beheersbaar te maken.

¹<https://nos.nl/artikel/2603161-amsterdam-voert-toch-fatbikeverbod-in-pvda-en-groenlinks-ov-erstag>

5. Geen symptoombestrijding maar structurele aanpak

Het invoeren van een gebiedsgericht fatbikeverbod moet niet worden gezien als symptoombestrijding, maar als een structureel bestuurlijk instrument binnen het lokale veiligheidsbeleid. In de praktijk van openbare-ordebeleid maken gemeenten vaker gebruik van gebiedsgerichte maatregelen wanneer specifieke vormen van gedrag zich concentreren op bepaalde plekken. Voorbeelden daarvan zijn:

- alcoholverboden op pleinen of in parken;
- samenscholingsverboden;
- cameratoezichtgebieden;
- gebiedsontzeggingen.

Dergelijke instrumenten richten zich niet op één individueel incident, maar op structurele patronen van gedrag die de leefbaarheid en veiligheid aantasten. Het gebiedsgerichte fatbikeverbod past binnen deze lijn. Het stelt de gemeente in staat om op locaties waar structureel overlast wordt ervaren gerichte maatregelen te treffen, zonder dat daarvoor stadbrede of generieke verboden nodig zijn. Waarvoor nu de mogelijkheid ontbreekt. De maatregel maakt het bovendien mogelijk om sneller en effectiever op te treden bij beginnende overlastsituaties, waardoor escalatie kan worden voorkomen.

6. Verwachte toepassing

De bevoegdheid voor de burgemeester is bedoeld voor locaties waar overlast zich aantoonbaar concentreert, bijvoorbeeld:

- pleinen;
- parken;
- speelplekken;
- voetgangersgebieden;
- winkelgebieden;
- locaties rond scholen.

De aanwijzing van dergelijke gebieden vindt plaats via een afzonderlijk besluit van de burgemeester, op basis van meldingen, handhavingsinformatie en signalen uit de wijken.

7. Relatie tot landelijke ontwikkelingen

Er zijn samen met de G4 en andere gemeenten verschillende oproepen aan het Rijk gedaan en gesprekken met de minister van IenW waarin het college vraagt om meer maatregelen en instrumenten. Waaronder het instellen van een minimumleeftijd, een kentekenplicht, vorm van typegoedkeuring en een helmplicht. Dit heeft nog niet tot nieuwe wetgeving geleid. Wel introduceert het regeerakkoord (2026) een aparte voertuigcategorie voor fatbikes om de overlast aan te pakken. Dit initiatiefvoorstel sluit daarbij aan door gemeenten een instrument te geven om lokaal maatwerk toe te passen waar overlast zich daadwerkelijk voordoet.

8. Juridische grondslag

Uit artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994 volgt dat gemeenten hun bevoegdheid behouden om bij verordening regels te kunnen vaststellen ten aanzien van een onderwerp waarin de Wegenverkeerswet voorziet, voor zover die regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens de Wegenverkeerswet vastgestelde regels en voor zover verkeerstekens krachtens deze wet zich daar niet toe lenen. Er is landelijk geen wettelijk onderscheid: Wettelijk gezien vallen fatbikes onder de regels voor e-bikes. De gekozen definitie van

fatbikes is gebaseerd op bandendikte, zodat verschillende typen fatbikes onder de bepaling vallen.

De gemeenteraad is op grond van artikel 149 Gemeentewet bevoegd om verordeningen vast te stellen ter bescherming van de openbare orde, veiligheid en leefbaarheid. Binnen dat kader kunnen gemeenten via de APV regels stellen over het gebruik van de openbare ruimte.

De voorgestelde bepaling sluit aan bij bestaande gebiedsgerichte instrumenten in de APV, zoals:

- alcoholverboden;
- samenscholingsverboden;
- cameratoezicht;
- verblijfsverboden.

Belangrijk uitgangspunt is dat een dergelijk verbod gebiedsgericht moet worden onderbouwd: het mag alleen worden toegepast op locaties waar daadwerkelijk sprake is van aantoonbare overlast of onveiligheid. Dit vanwege het ontbreken van de juridische grondslag om het stadsbreed in te voeren.

9. Proportionaliteit

Het voorstel kiest bewust niet voor een generiek verbod, maar voor een gebiedsgericht instrument. Daarmee blijft regulier gebruik van fatbikes in de rest van de stad mogelijk. De maatregel wordt uitsluitend toegepast op plekken waar fatbikes aantoonbaar bijdragen aan overlast of onveilige situaties.

Raadsbesluit

De RAAD van de gemeente Dordrecht;

gezien het initiatiefvoorstel van R.R.C. Den Heijer (Dordtse VVD), ingediend op 10 maart 2026;

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

gelet op artikel 37 Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad en adviescommissies van de gemeente Dordrecht;

besluit:

vast te stellen de navolgende

Verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Dordrecht, 27e wijziging.

Artikel I Wijziging verordening

De Algemene plaatselijke verordening Dordrecht wordt als volgt gewijzigd.

A.

Aan artikel 1:1 (Begripsomschrijvingen) wordt een nieuwe definitie toegevoegd, luidende: "f. fatbike: een fiets met trapondersteuning met banden van minimaal 7 cm en die qua constructie, uitstraling of gebruik algemeen wordt aangeduid als fatbike.";

B.

In Hoofdstuk 2 Openbare orde en veiligheid, Afdeling 11 Maatregelen tegen overlast en baldadigheid, wordt na artikel 2:52 een artikel 2:52A ingevoegd, luidende:

Artikel 2:52A Fatbikes

1. Het is verboden zich met een fatbike te bevinden op door de burgemeester aangewezen gebieden, wegen of weggedeelten.

2. Het verbod geldt niet voor:

- hulpdiensten in de uitoefening van hun taak;
- personen die beschikken over een ontheffing van de burgemeester.

3. De burgemeester kan een gebied, weg of weggedeelte aanwijzen indien daar sprake is van structurele overlast, hinder, gevaarlijke situaties of verstoring van de openbare orde veroorzaakt door bestuurders van fatbikes.

4. De burgemeester kan in het aanwijzingsbesluit bepalen dat:

- het verbod niet geldt op bepaalde tijdstippen of periodes;
- het verbod niet van toepassing is op bewoners of andere categorieën weggebruikers.

5. De burgemeester kan ontheffing verlenen van het verbod indien zwaarwegende

omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Artikel II Datum Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Artikel III Citeertitel

Dit besluit kan worden aangehaald als “Algemene plaatselijke verordening Dordrecht, 27e wijziging”.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van

De griffier, De voorzitter,

G.J.P. van Soest N. Mol