



Aan:	Gemeenteraad van Tiel
Van:	College van B&W
Onderwerp:	Opvolging motie Gerichte aanpak fatbikes en hinderlijk gedrag
Portefeuillehouder:	Burgemeester van Egmond
Datum collegebesluit:	9 juni 2026
Zaak/documentnummer:	2634780
Geheim:	Nee

Kennisnemen van:

- Het feitenbeeld (quickscan) van fatbikes en hinderlijk rijgedrag in Tiel, op basis van meldingen en ongevallen.
- De gekozen aanpak gericht op handhaving, gedragsbeïnvloeding en het beter toepassen van bestaande regels.

1. Inleiding

Op 15 april 2026 heeft de gemeenteraad een motie (zie bijlage 1) aangenomen over fatbikes en hinderlijk gedrag. De raad vraagt om een beknopt feitenbeeld en een voorstel voor een gerichte en uitvoerbare aanpak. Het college heeft hiervoor beschikbare gegevens verzameld (zie bijlage 2). Dit zijn onder andere ongevalgegevens, meldingen bij gemeente (incl. handhaving) en politie en signalen van inwoners, ondernemers en partners (o.a. scholen en winkeliersverenigingen). Het doel van deze nota is om de raad te informeren over het feitenbeeld en de acties die de gemeente neemt.

2. Kernboodschap

Objectief

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het aantal geregistreerde incidenten met fatbikes beperkt is. Fatbikes worden als zodanig niet als aparte categorie vervoersmiddelen geregistreerd en niet alle incidenten worden gemeld. Daarnaast vallen fatbikes juridisch onder bestaande regelgeving voor (elektrische) fietsen.

Subjectief

Tegelijk zijn er duidelijke signalen van inwoners, ondernemers en scholen dat zij overlast en onveiligheid ervaren. Dit gaat vooral over hoge snelheid en hinderlijk rijgedrag, al dan niet door jeugd of jongeren op fatbikes. De overlast wordt vooral ervaren op drukke locaties, zoals in de binnenstad winkelcentra en plekken bij scholen. Andere overlastmeldingen zijn gericht op bezorgscooters en e-bikes, al dan niet ook door ouderen.

De belangrijkste conclusie is: er is geen aantoonbaar structureel probleem m.b.t. fatbikes als specifiek vervoersmiddel in de cijfers, maar er zijn wel duidelijke zorgen in de beleving. Dit beeld sluit aan bij de landelijke situatie. Waar het onderwerp wel nadrukkelijk op de agenda staat, maar waar eenduidige registratie en regelgeving nog in ontwikkeling zijn. Daarom ligt de korte termijn oplossing vooral in gedrag, gericht en zichtbaar toezicht op overlast en onveiligheid, en het beter toepassen van bestaande regels. Met als kanttekening dat handhaving op fatbikes in de praktijk heel lastig blijkt,

Een algemeen verbod op fatbikes is (vooralsnog) niet onderbouwd en niet uitvoerbaar.

3. Gevolgen

- Er is onvoldoende (wettelijke) basis voor een lokaal verbod op fatbikes;
- Bestaande regels gelden al, bijvoorbeeld fietsverboden in winkel(voetgangers)gebieden;
- Het probleem zit vooral in gedrag, niet in het type fiets;
- Extra regels of een verbod vragen meer inzet van toezicht en handhaving;
- Meer inzet op dit onderwerp betekent binnen bestaande capaciteit en financiën minder inzet op andere veiligheidsthema's.

4. Vervolg

We zetten in op een aanpak die uitvoerbaar is binnen de bestaande capaciteit en aansluit bij de motie.

Verbeteren van registratie

Meldingen worden beter geregistreerd, zodat een duidelijker beeld ontstaat van de problematiek. Bij de overgang van de boa's s Domein I (openbare ruimte) per 1 juli 2026 en de inrichting van een nieuw meldingenlijn en -systeem, nemen we dit als actiepoint mee.

Verduidelijking van regels

We verbeteren bebording en maken duidelijk dat bestaande regels ook gelden voor e-bikes en fatbikes, al dan niet met visuele ondersteuning (iconen).

Gedragsaanpak (preventie)

We zetten actief in op het vergroten van bewust gedrag bij jongeren en hun ouders of verzorgers. Dat doen we op verschillende manieren. We sluiten aan bij landelijke campagnes rondom verkeersveiligheid, zodat we dezelfde boodschap versterken.

Daarnaast organiseren we zelf interventies en gerichte voorlichting, bijvoorbeeld lessen, acties of bijeenkomsten. Waar nodig schakelen we de kennis en ervaring in van gespecialiseerde organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) en TeamAlert. Zij weten goed wat werkt om gedrag te veranderen en helpen om onze aanpak sterker te maken.

Ook werken we nauw samen met scholen onder het samenwerkingsconvenant 'Veilig in en om Scholen'. Het thema verkeersveiligheid, waarbij de problematiek m.b.t. fatbikes een specifiek aandachtspunt is, staat op de agenda van deze samenwerking.

We treffen voorbereidingen en ontwikkelen plannen op het vlak van verkeersveiligheid om deze aanpak verder te versterken en uit te breiden. De kinderraad is betrokken bij dit thema. Zij denken mee en geven input vanuit het perspectief van kinderen. Zo sluiten onze maatregelen beter aan bij hun beleving en behoeften.

Vanuit de gerichte integrale aanpak van jeugdoverlast met partners vanuit het Jeugd Preventie Team (JPT) in de afgelopen jaren hebben naast toezicht en handhaving door boa's en politie ook jongerenwerkers een rol in het gericht creëren van bewustwording en veranderen van (overlast)gevend gedrag van jeugd /jongeren. Zij spreken in contact met jongeren, o.a. op overlastlocaties zoals in de Binnenstad en in het Winkelcentrum Passewaaij, hen ook 'opvoedkundig' aan op hun gedrag, de regels, risico's en effecten op hun omgeving en andere inwoners, al dan niet m.b.t. het rijden op fatbikes.

Gericht toezicht en handhaving (repressie)

We voeren in de reguliere surveillancediensten controles uit op drukke locaties, zoals in de 6 winkelgebieden (centrum, Westlede, Rauwenhof, Kranshof, Westroijen en Passewaaij) en schoolomgevingen. Dit zijn locaties waar veel voetgangers samenkomen en risico's op overlast en ongelukken door fietsers en fatbikers, al dan niet door overtreding van verkeersregels, het grootst is. De focus ligt op hinderlijk en gevaarlijk (ervaren) gedrag van álle fietsers. We werken na onderbrengen van de boa's in onze gemeentelijke organisatie aan een effectievere inzet van toezichtcapaciteit, waarbij in de binnenstad ook vanuit cameratoezicht beeld en signalen m.b.t. overlast van fatbikes met onze boa's gedeeld kunnen worden. Daarbij benadrukken we dat in de praktijk dat handhaven op overtredingen lastig blijkt:

- Fatbike-bestuurders kunnen er door de snelheid van fatbikes relatief makkelijk vandoor gaan en
- Een fatbike is niet kentekenplichtig is, waardoor er, in tegenstelling tot auto's, scooters of brommers, geen mogelijkheid is om hen o.b.v. een waarneming van boa of politie later te beboeten.

In oktober 2025 heeft de politie tijdens de Week van de Veiligheid voor het eerst in Tiel een integrale controle gehouden op fatbikes. In totaal zijn er rondom het Lingecollege 149 fatbikes gecontroleerd. Er werden 26 bekeuringen uitgeschreven en 8 waarschuwingen gegeven. De meeste bekeuringen waren voor opgevoerde fatbikes en gashendels. Deze laten de fatbikes harder rijden zonder te trappen. We overleggen met het ROC en het RSG Lingecollege over het organiseren van integrale controles in het komende halfjaar. Voor het voetgangersgebied in de binnenstad wordt, in overleg met politie en handhaving, een integrale controle georganiseerd.

Sturing, monitoring en terugkoppeling

We blijven vanuit het thema verkeersveiligheid nauw aangesloten bij landelijke ontwikkelingen en nieuwe regelgeving. We monitoren daarnaast actief de landelijke ontwikkelingen m.b.t. wetgeving rondom fatbikes (zoals helmplicht en leeftijdsgrenzen) en

lokale proeftuinen (o.a. Enschede en Amsterdam) m.b.t. jurisprudentie rondom bezwaren op handhaving o.b.v. lokaal ingevoerde regels. Daarnaast gaan we komend jaar middels de leefbaarheidsmonitor ook gericht uitvraag doen om inzicht te verkrijgen in ervaringen en signalen vanuit de samenleving over overlast en onveiligheid door fatbikes.

We nemen de problematiek mee als mogelijk onderwerp voor het Integraal Veiligheidsplan 2027-2030. Op extra politiecapaciteit kunnen we lokaal niet sturen. Wél op waar deze capaciteit op wordt ingezet. Inzet vanuit politie op fatbike-problematiek, bijvoorbeeld met snelheid- en technische controles middels een rollerbank, kan geborgd worden via het uitvoeringsplan van de politie. Echter zal deze inzet ten koste gaan van politiecapaciteit voor andere thema's, zoals noodhulp, de aanpak van criminaliteit, geweld en andere 'high impact delicten'.

Eventuele extra controles en handhaving door boa's op overtredingen kan worden opgenomen in de prioriteringsagenda voor Toezicht en Handhaving. Zoals aangegeven kan inzet hierop bij gelijkblijvende capaciteit ten koste gaan van inzet op andere thema's die al in deze agenda staan. Het is aan de raad om te prioriteren of eventueel extra boa-capaciteit te financieren. De raad wordt in Q3 2026 geïnformeerd over de prioriteringsagenda Toezicht en Handhaving en kan in Q4 2026 de prioriteiten in het nieuwe Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2027-2030 vaststellen.

We informeren de raad op reguliere wijze bij relevante wetswijzigingen en nieuwe inzichten.

Bijlagen

1. Motie Gerichte en uitvoerbare aanpak fatbikes en hinderlijk gedrag
2. Overzicht geregistreerde meldingen en ongevallen

Meer informatie:

Team:	Veiligheid en Zorg & Team beleid en beheer afd. Leefomgeving

Bijlage 2. Geregistreerde meldingen¹

ViaStat (geregistreerde verkeers- en ongevallendata van politie en verzekeraars)

- 7 geregistreerde ongevallen (2025–2026)

VeiligheidNL

- 2 ongevallen via ambulancedata (Q1 en Q2 2025)

Eigen meldingenoverzicht (Avri, afgelopen 27 maanden)

- 4 meldingen met mogelijke relatie tot fatbikes
- Aanvullende informele waarnemingen van boa's in dag-, kwartaal- en jaarrapportages (niet structureel geregistreerd)
- Enkele meldingen van inwoners per mail aan de gemeente (niet structureel geregistreerd)

¹ Deze cijfers zijn indicatief en niet volledig, vanwege onder registratie en het ontbreken van een aparte categorie voor fatbikes.