

gemeente
Zoetermeer

Actieplan aanpak onveilig gebruik en overlast fatbikes

1. Inleiding

Sinds enkele jaren groeit het aantal snelle fietsers in het straatbeeld. Helaas gaat het gebruik van snelle fietsen in de praktijk ook gepaard met onveilig gebruik en overlast. Deze negatieve effecten zien wij met name terug bij een groep jeugdigen die gebruik maakt van een fatbike. Uit landelijke cijfers van de spoedeisende hulp blijkt dat 47% van de fatbike-slachtoffers niet ouder dan 15 jaar is.
Deze signalen en de signalen van onveilig gebruik en overlast van fatbikes in onze eigen stad zijn aanleiding tot extra inzet van de gemeente om het onveilig gebruik en de overlast van fatbikes aan te pakken. Dit doen we op basis van dit actieplan. Het actieplan is gericht op bewustwording van de verkeersveiligheidsrisico's en het aanpakken van de groep die overlast veroorzaakt. Doel van het actieplan is het onveilig gebruik en overlast van fatbikes te verminderen.

Juridische duiding

Er is wettelijk gezien geen onderscheid tussen een gewone fiets en een elektrische fiets. Voor een elektrische fiets gelden dezelfde verkeersregels als voor een gewone fiets. Een elektrische fiets mag trapondersteuning hebben tot een snelheid van 25 kilometer per uur. Ook een fatbike is een elektrische fiets. Voor het gebruik van een elektrische fiets (en dus ook een fatbike) gelden dezelfde regels als voor gebruik van een gewone fiets. Voor een speedpedelec, brom- en snorfiets gelden andere regels dan voor het gebruik van gewone fietsen.

Een fatbike is een elektrische fiets met dikke banden. Er zijn ook fatbikes met andere kenmerken. Hieronder is overzicht gegeven van beide categorieën:

Fatbike met kenmerken van een elektrische fiets:

- De fatbike heeft trapondersteuning tot maximaal 25 kilometer per uur
- De elektromotor van de fatbike heeft een vermogen van maximaal 250 watt

Fatbike met andere kenmerken dan een elektrische fiets; er zijn verschillende mogelijkheden waarop de fatbike niet aan de kenmerken voor een elektrische fiets kan voldoen:

- De fatbike heeft een gashendel die ervoor zorgt dat de fiets zonder te trappen harder gaat dan 6 kilometer per uur
- De fatbike heeft trapondersteuning boven de 25 kilometer per uur

Als de fatbike aan minimaal 1 van bovenstaande mogelijkheden voldoet, dan moet de fatbike gekeurd zijn als bijvoorbeeld bromfiets, snorfiets of speedpedelec. Dat zijn motorrijtuigen met 2 wielen. Er gelden dan andere regels voor de gebruiker.

Bron:https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-mijn-elektrische-fiets-e-bike

Voldoet de fatbike niet aan de regels voor een elektrische fiets en is deze niet gekeurd als bromfiets, snorfiets of speedpedelec? Dan mag deze niet op de openbare weg gebruikt worden en is de fietser niet verzekerd. Dit betekent dat als een fietser op een fatbike, die niet aan de regels voldoet, een ongeluk krijgt, zelf de schade aan de fiets of ziektekosten moet betalen. Ook de schade die bij een ongeval aan een andere partij wordt toegebracht, kan voor eigen rekening zijn.

Een opgevoerde elektrische fiets mag niet rijden op de openbare weg. De politie kan hier een boete voor geven. Het is geen elektrische fiets meer als de snelheidsbegrenzer is aangepast of verwijderd. Of als er een gashendel op zit met motorondersteuning boven de 6 kilometer per uur. De fiets is dan wettelijk een speedpedelec, brom- of snorfiets.

Doordat voor elektrische fietsen (inclusief fatbikes) dezelfde verkeersregels gelden als voor gewone fietsen, is het lastig om specifieke juridische maatregelen te nemen tegen fatbikes. Het risico bestaat bijvoorbeeld dat op een moment dat regels tegen fietsen met een bepaalde breedte van de band worden genomen, de fiets door fabrikanten iets wordt aangepast, zodat deze weer binnen het wettelijk kader valt. Dit heeft als gevolg dat de fysieke- of handhavingsmaatregelen effect hebben op alle fietsers.

Een landelijke maatregel die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat neemt is het invoeren van een helmplicht voor jeugdigen tot 18 jaar die rijden op een elektrische fiets, zoals de fatbike. De geplande invoeringsdatum is
1 januari 2027.

Contouren actieplan

Om onveilig gebruik en overlast van fatbikes tegen te gaan is het cruciaal dat de gemeente volop inzet op de aanpak van onveilig gebruik en overlast van fatbikes. Dit doen we door middel van dit actieplan. In dit actieplan wordt ingezet op drie pijlers.

1. Fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren en regels te verduidelijken.
2. Gedragsbeïnvloeding en campagnes om jeugdige gebruikers en ouders/verzorgers bewust te maken van de risico's van onveilig gebruik en de geldende regels.
3. Handhaving om onveilig gebruik en overlast direct aan te pakken.

Vanuit deze driedeling werken we met concrete maatregelen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Zoetermeer. Dit actieplan heeft een looptijd van twee jaar, zodat het onveilig gebruik en overlast van fatbikes structureel vermindert.

Lobby
Naast deze concrete maatregelen blijft Zoetermeer lobbyen bij de landelijke overheid voor landelijke maatregelen ter bevordering van het veilig gebruik van snelle fietsen en het tegen gaan van overlast. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij gelijkgestemde gemeenten en worden de gemeentelijke netwerken (VNG en G40) benut.

De Eerste en Tweede Kamer moeten nog akkoord gaan met het besluit van de minister (28-08-2025) voor de invoering van een helmplicht tot 18 jaar voor elektrische fietsen; we voeren daar een landelijke lobby op met, waar mogelijk, steun VNG en G40. Gezamenlijk staan we sterker richting het Rijk. Daarnaast volgen we het dossier over handhaving opgevoerde fatbikes (kamerbrief 04-11-2025) nauwgezet en steunen initiatieven daar waar mogelijk.

Communicatie over het actieplan
De maatregelen uit het actieplan worden actief gecommuniceerd via de gemeentelijke kanalen. Hierbij wordt de focus gelegd op de samenhang tussen de fysieke-, gedrags- en handhavings-maatregelen en de keuze voor bewustwording van de veiligheidsrisico's en aanpak van overlastgevers.

Voor de uitvoering zetten we verschillende communicatiemiddelen in, waaronder een persbericht, een artikel in het Stadsnieuws, social media berichten en een brief aan scholen. Met deze communicatie richten we ons op drie boodschappen: we willen inwoners laten zien dat de gemeente Zoetermeer het probleem serieus neemt, we willen gebruikers bewust maken van de risico's en we willen gebruikers informeren over het strengere handhavingsbeleid waarbij overtreders direct een bekeuring krijgen in plaats van een waarschuwing.

Doel van het actieplan
Het doel van het actieplan is het terugdringen van de ervaren overlast door fatbikes én het keren van de trend van stijgende verkeersongevallen met fatbikes. Voor het terugdringen van verkeersongevallen met andere (snelle) fietsen komen voorstellen in het nieuwe Strategisch plan verkeersveiligheid.

De voorgestelde fysieke-, gedrags- en handhavingsmaatregelen in dit actieplan dragen in samenhang bij aan deze doelstelling.

2. Fysieke maatregelen

Omdat er juridisch gezien geen onderscheid is tussen fietsen zonder elektrische ondersteuning, 'gewone' elektrische fietsen en elektrische fatbikes gelden de maatregelen die in deze paragraaf worden voorgesteld voor alle fietsers.

Winkels open = lopen
In de voetgangersgebieden in de winkelstraten in Zoetermeer is fietsen op dit moment toegestaan, met uitzondering van de periode tussen 11:00 en 17:00 uur op maandag t/m zaterdag. In deze periode mag er niet gefietst worden in de voetgangerszone. In het Stadshart is fietsen op zondag tussen 11:00 en 17:00 uur en tijdens de koopavond tussen 19:00 en 21:00 uur ook niet toegestaan. Snor- en bromfietsen zijn nooit toegestaan in de voetgangerszone.

Door de venstertijden uit te breiden op basis van de winkelopeningstijden, ontstaat een duidelijker beeld voor alle mensen die in de winkelstraat zijn. Als de winkels open zijn, mag er niet meer gefietst worden. Lopen met de fiets aan de hand is wel toegestaan. Hiervoor worden de venstertijden van het fietsverbod met name in het Stadshart en de Dorpsstraat aanpast. Voor de overige winkelgebieden geldt al een algeheel fietsverbod. Fietsen is met deze aanpassing verboden van 9:00 tot 18:00 uur op maandag t/m zaterdag in alle voetgangerszones in Zoetermeer. Ook wordt op vrijdagavond de venstertijd van het fietsverbod uitgebreid tot 21:00 uur vanwege de koopavond.

Deze maatregel wordt als eerste in de winkelgebieden met een voetgangerszone ingevoerd waar de meeste meldingen zijn: de Dorpsstraat, het Stadshart, Oosterheem en Meerzicht. In deze winkelgebieden zijn onderstaande fysieke ingrepen voorzien. Indien blijkt dat in de andere (winkel)gebieden eveneens overlast door fatbikes (of andere snelle fietsen) wordt ervaren, worden ook daar fysieke maatregelen getroffen.

De Dorpsstraat
De Dorpsstraat in Zoetermeer is onderdeel van het nachtnet fiets in Zoetermeer. Sinds 2020 is fietsen in de middag hier niet toegestaan. Met name in de donkere periode is de Dorpsstraat een sociaal veiligere route ten opzichte van de alternatieven in de omgeving. Doordat de Dorpsstraat bereikbaar moet blijven voor bevoorradend verkeer, fietsers in de avond/nacht en hulpdiensten is het niet mogelijk de Dorpsstraat fysiek af te sluiten voor fietsers.



Figuur 1: Wegbeeld Dorpsstraat.

Deze maatregel in de vorm van het fietsverbod tijdens de winkelopeningstijden wordt uitgevoerd door de bebording in de Dorpsstraat aan te passen. Voordeel van deze maatregel is dat er een duidelijke en goed handhaafbare situatie ontstaat. Fietsers zijn gedeeltelijk al gewend aan de huidige situatie, waarin ze tussen 11.00 en 17.00 uur de alternatieve fietsroute via de Osylaan kunnen gebruiken.

Nadeel is dat de winkels minder goed bereikbaar worden met de fiets en dat fietsers in het najaar en de winter ook op vrijdagavond in het donker de alternatieve fietsroute via de Osylaan moeten gebruiken.

Het Stadshart

Het Stadshart is geen onderdeel van het fietsnetwerk, maar wordt wel gebruikt door fietsers die liever niet onder het Stadshart door willen fietsen vanwege sociale veiligheid of om het Stadshart heen vanwege de grotere fietsafstand. In de huidige situatie is het in de middag en op de koopavond niet toegestaan om door het Stadshart te fietsen. Het hoofdnetwerk fiets loopt langs het Stadshart.



Figuur 2: Wegbeeld Promenade (onderdeel Stadshart).

Deze maatregel in de vorm van het fietsverbod tijdens de winkelopeningstijden wordt uitgevoerd door de bebording in het Stadshart aan te passen. Omdat er in de huidige situatie al bebording is en een wijzigingen mogelijk onvoldoende opvalt kunnen er buiten de wettelijk benodigde bebording extra attentie verhogende borden geplaatst worden.
Voordeel van deze maatregel is dat er een duidelijke en goed handhaafbare situatie ontstaat. De negatieve effecten zijn op deze locatie beperkt, doordat er geen doorgaande fietsroute door het Stadshart loopt en het parkeren van fietsen buiten de fietsenstallingen niet is toegestaan.

Winkelcentrum Oosterheem

In winkelcentrum Oosterheem is momenteel een voetgangerszone waarbinnen op geen enkel moment van de dag gefietst mag worden.



Figuur 3: Wegbeeld Oosterheemplein.

Met name op het Oosterheemplein is niet vanaf alle invalsroutes naar het plein direct duidelijk wanneer iemand binnen de voetgangerszone komt. Daarom wordt het aantal borden, dat aangeeft waar de voetgangerszone ligt, uitgebreid. Met bebording en belijning wordt duidelijk aangegeven dat er niet gefietst mag worden binnen de voetgangerszone. Doordat het winkelcentrum Oosterheem nu al een voetgangerszone is, waarbinnen niet gefietst mag worden, heeft dit geen negatief effect op de bereikbaarheid van de winkels in het centrum.

Winkelcentrum Meerzicht

Winkelcentrum Meerzicht is een overdekt winkelgebied, waarbinnen fietsen niet is toegestaan. Desondanks komt het voor dat jongeren door het winkelgebied fietsen. Om dit tegen te gaan wordt bij elke ingang van het winkelcentrum een bord geplaatst waarop duidelijk staat vermeld dat fietsen in het winkelcentrum niet is toegestaan en waar de dichtstbijzijnde fietsenstalling is. Doordat de huidige regel al is dat er niet gefietst mag worden in het winkelcentrum, heeft dit geen negatief effect op de bereikbaarheid van de winkels en voorzieningen in het centrum.

Toegankelijkheid

Bij het nemen van de fysieke maatregelen hebben we er rekening mee gehouden dat alle winkelgebieden fysiek goed toegankelijk blijven. We kiezen daarom voor fietsverboden en niet voor toegangsbeperkende maatregelen zoals hekjes.

Verkeersbesluit benodigd

Voor het instellen van een fietsverbod is een verkeersbesluit benodigd. Pas nadat het verkeerbesluit is gepubliceerd kan de bebording worden aangepast. Tegen een verkeersbesluit is bezwaar en beroep mogelijk.

Verbeteren verkeersveiligheid rond scholen

Naast de specifieke inzet op het verduidelijken van de regels in de winkelgebieden, blijven wij vanuit de Mobiliteitsvisie 2030 inzetten op verkeersveiligheid door bij nieuwe wegen en herinrichtingsprojecten op bestaande wegen meer ruimte op te nemen voor fietsvoorzieningen. Vanuit de Mobiliteitsvisie 2030 en het nieuwe Strategisch plan verkeersveiligheid zal extra aandacht gegeven worden aan een veilige inrichting van de schoolomgevingen. Daarnaast ondersteunen we scholen met advies en expertise bij de veilige inrichting van de schoolterreinen.

Kosten

De kosten van extra duidelijke borden met portalen in het Stadshart zijn EUR 50.000. De kosten van een eenvoudigere aanpassing van de bebording rond het Stadshart, waarbij alleen de tijden op de onderborden worden aangepast en een aantal extra attentieborden worden geplaatst, zijn EUR 8.000. De kosten voor de bebording in de overige winkelgebieden zijn EUR 5.000.

3. Gedragsbeïnvloeding en campagnes

Het doel van de gedragsmaatregelen en campagne(s) is om het onveilig gebruik en de overlast die veroorzaakt wordt door (met name) jeugdige bestuurders van fatbikes te verminderen. Hiervoor wordt enerzijds ingezet op informatie voor de jeugd zelf, maar ook de ouders en verzorgers worden op diverse manieren benaderd om hen te informeren over risico's waar hun kind mee te maken krijgt als die fietst op een fatbike. De gemeenteraad heeft op 1 juli 2025, via motie 2506-63A, gevraagd om in 2026 een stadsbrede campagne te financieren vanuit het Fonds Zoetermeer 2040. Ook deze campagne richt zich op het bewustmaken van ouders van verkeersonveilig gedrag en de impact ervan op omwonenden rondom scholen. Het koppelen van deze motie aan dit actieplan is een logische stap. De uitvoering van de motie wordt aangesloten bij bestaande campagnes en de nog te ontwikkelen lokale maatregelen om de bewustwording over het veilig gebruik van een fatbike en schoolomgeving te verhogen.

Gedragsverandering is een proces van de lange termijn. Het doel is om het aantal ongevallen en de benoemde overlast terug te dringen. Dit wordt gestimuleerd door structurele samenwerking met scholen, waarbij aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid, verantwoordelijkheid in het verkeer en bewust rijgedrag.

Brief voor ouders en verzorgers

We versturen een brief naar ouders/verzorgers van kinderen in de leeftijdsgroep 10 tot 16 jaar op het primair en voortgezet onderwijs in Zoetermeer over de risico's die hun kinderen ervaren als zij fietsen op een fatbike of een andere elektrische fiets. Met behulp van deze brief kunnen de ouders/verzorgers het gesprek aangaan met hun kind(eren) om veilig gebruik te maken van hun fiets. Deze communicatie is gericht op preventie en bedoeld om ouders/verzorgers en jongeren bewust te maken van de risico's. We dagen jongeren graag uit om ook zelf mee te denken over oplossingen.

Communicatiemateriaal voor scholieren

We maken communicatiemateriaal met informatie over het gebruik en de risico's van een fatbike of een andere elektrische fiets gericht op kinderen in de leeftijdsgroep 10 tot 16 jaar. Dit materiaal kan door de scholen (vrijblijvend) worden verspreid binnen de school, bijvoorbeeld door deze op te nemen in hun nieuwsbrief. Daarnaast wordt dit materiaal door onze eigen organisatie verspreid onder scholieren.

We maken ook, lokaal herkenbare, filmpjes die aansluiten bij de belevingswereld van jongeren. Hierbij wordt ook gebruikt gemaakt van sociale media zoals Snapchat.

Voorlichting op scholen

We sluiten, op verzoek van de scholen, aan bij (verkeers)lessen en ouderavonden om in gesprek te gaan met kinderen en ouders/verzorgers over de risico's en de verkeersregels die gelden voor een fatbike. We leveren deze capaciteit vanuit onze organisatie zodat er geen aanvullende taak/last bij de scholen komt te liggen.

Campagne: 't kan hard gaan

We sluiten aan bij de nationale campagne: 't kan hard gaan. Medio november worden de scholen in Zoetermeer door een medewerker van de MRDH, namens de gemeente, bezocht en worden marketing/ communicatiematerialen vanuit de campagne 't kan hard gaan uitgedeeld op de scholen.

Educatieprogramma's

In de educatieprogramma's SCHOOL op SEEF en Totally Traffic wordt vanaf nu extra aandacht besteed aan het veilig gebruik van een fatbike of andere elektrische fietsen.

Verbod gebruik fatbike bij fietsexamen

Het is niet toegestaan om een fatbike te gebruiken bij het fietsexamen. Deze regel is al ingevoerd.

Lokale campagne aanscherping handhaving

We starten een lokale campagne over het aangescherpte handhavingsbeleid. Hiermee wordt iedere fietser in Zoetermeer geïnformeerd dat voor overtredingen, zoals fietsen in een voetgangerszone terwijl de winkels open zijn, voortaan direct een boete wordt opgelegd. Daarnaast wordt in deze campagne ook informatie gedeeld over de risico's die er zijn bij het rijden op een fatbike. Hiermee wordt de bewustwording onder jongeren en ouders/verzorgers verhoogd.

In het Stadshart en rond scholen worden drie keer per jaar tekstkarren/matrixborden geplaatst die extra aandacht vestigen op de fatbike én de strengere handhaving. We zorgen ervoor dat deze tekstkarren in ieder geval bij aanvang van het schooljaar rond de scholen worden geplaatst.

Overleg Onderwijs en Veiligheid

In het overleg Onderwijs en Veiligheid is de fatbike-problematiek inmiddels geagendeerd en besproken.

Kosten

Om de lokale maatregelen voor te bereiden, te implementeren en ouders/verzorgers en scholieren te informeren is een half FTE extra capaciteit benodigd bij de gemeente voor een periode van twee jaar. De kosten van de extra capaciteit bedragen EUR 60.900 per jaar, inclusief overheadskosten. Voor de looptijd van het actieplan komt dit uit op een bedrag van in totaal EUR 121.800. Door deze capaciteit vanuit de gemeente in te zetten leggen we geen aanvullende taak/last neer bij de scholen.

De kosten voor het communicatiemateriaal zijn begroot op EUR 12.000.

De kosten voor onze deelname aan de nationale campagne “’t kan hard gaan” worden gedekt uit het budget voor Zoetermeer 2040 (zoals alle bijdragen voor de MRDH). De School op SEEF campagne kost op jaarbasis EUR 87.834.

De gemeente krijgt hier 50% subsidie op, de gemeentelijke kosten komen daarmee uit op EUR 43.917 per jaar. Voor de looptijd van het actieplan komt dit uit op een bedrag van in totaal EUR 87.834.

De tekstkarren/matrixborden om fietsers te attenderen op het aangescherpte handhavingsbeleid kosten voor een periode van vier weken EUR 15.000. Voor de looptijd van het actieplan komt dit op een bedrag van in totaal EUR 90.000.

4. Handhaving

De afgelopen periode heeft team Handhaving extra ingezet op overlast en overtredingen door fietsers in winkelgebieden en rondom scholen. Deze inzet is tot nu toe met name gericht geweest op bewustwording. Er is handhavend opgetreden volgens de drietraps fasering: aanspreken – waarschuwen – bekeuren.

Wijziging handhavend optreden

Team Handhaving zal gedurende een langere periode bij het constateren van een overtreding gemaakt door fietsers, zoals het fietsen in een voetgangersgebied of op de stoep, direct een bekeuring opleggen. Dit betekent dat de drietraps fasering van handhavend optreden hiervoor wordt losgelaten. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen een gewone fiets of een elektrische fiets, zoals een fatbike, omdat elektrische fietsen tot dezelfde categorie als gewone fietsen behoren. Er wordt ook geen onderscheid gemaakt naar leeftijd van de berijder.

Voordat wordt overgegaan tot het direct opleggen van boetes, zal gedurende een korte periode een communicatie-campagne (matrixborden en social media) worden gestart.

Jeugd onder 12 jaar

Volgens Nederlandse wetgeving kunnen kinderen onder de 12 jaar geen bekeuring krijgen voor verkeersovertredingen, zoals fietsen op plekken waar dat niet mag. Kinderen onder de 12 jaar zijn volgens de wet niet strafrechtelijk aansprakelijk. Dat betekent dat zij geen officiële boete kunnen krijgen als ze bijvoorbeeld fietsen op een plek waar dat niet is toegestaan, zoals een voetgangersgebied of een autoweg. Wel kunnen ouders/verzorgers worden aangesproken op het gedrag van hun kind. In sommige gevallen kan er een waarschuwing worden gegeven of kan contact worden opgenomen met de ouders/verzorgers om hen te informeren over de overtreding. Het doel hiervan is niet om te straffen, maar om voorlichting te geven en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Jeugd van 12 tot 16 jaar

Vanaf 12 jaar kunnen jongeren wél een boete krijgen, maar tot 16 jaar wordt deze gehalveerd en zijn de ouders/verzorgers verantwoordelijk voor de betaling.

Extra boa capaciteit

De toegenomen overlast door onveilig gebruik van fatbikes vraagt om extra handhavingsinzet gedurende een langere periode. Binnen de huidige capaciteit van team Handhaving is dit niet mogelijk bij een gelijkblijvend niveau van inzet op de in het jaarplan 2025 genoemde speerpunten en taken.

Om deze extra inzet gedurende een langere periode te realiseren is tijdelijke uitbreiding van het aantal boa's voor een periode van twee jaar noodzakelijk. Bewustwording en gedragsverandering kosten tijd. Een kortere periode dan twee jaar is hiervoor niet realistisch.

De raad heeft op 28 oktober 2025 hiertoe een motie aangenomen waardoor voor een periode van twee jaar extra inzet van handhaving voor de aanpak van fietsoverlast is geborgd. In deze motie draagt de raad het college op om voor twee jaar een fietsveiligheidsteam te vormen bestaande uit 4 FTE boa’s waarbij de prioriteit ligt op het handhaven in risicogebieden zoals schoolomgevingen, winkelcentra en parken. De kosten hiervoor worden gedekt uit het surplus van de algemene reserve (vrij inzetbare reserve).

Handhavers treden vanuit veiligheidsoverwegingen en efficiency in koppels op. Met de inzet van twee extra koppels kan de overlast gedurende een langere periode, structureel, op een efficiënte wijze en dagelijks op meerdere locaties worden aangepakt. Per koppel kunnen op ongeveer drie tot vier locaties per dag controles worden uitgevoerd.

Schoolcontroles

Met deze extra capaciteit op team Handhaving kunnen er extra schoolcontroles worden gehouden waarbij fietsen op de stoep en overlast door (elektrische) fietsen ook wordt meegenomen. Deze scholencontroles maken onderdeel uit van de reguliere inzet van team Handhaving en vinden het hele jaar door tijdens schoolweken (bijna) dagelijks plaats. Door tijdelijk extra boa's aan te trekken, is het mogelijk om op meer plekken tegelijkertijd aanwezig te zijn. Daarnaast ontstaat met de extra capaciteit de mogelijkheid om ook buiten schooltijden extra inzet te plegen rondom de scholen.

Winkelgebieden

Met de extra capaciteit op team Handhaving kan ook het fietsverbod in de winkelgebieden op de tijden dat de meeste overlast wordt ervaren worden gehandhaafd. Door tijdelijk extra boa's aan te trekken, is het mogelijk om op meer plekken tegelijkertijd

aanwezig te zijn. En het maakt het mogelijk om buiten de openingstijden van winkels extra inzet te plegen op locaties waar ook sprake is van overlast door snelle fietsers.
In overdekte winkelgebieden kunnen de boa's alleen handhaven op basis van artikel 2.35, lid 2 van de Apv. Dit artikel ziet toe op het onnodig veroorzaken van overlast of hinder.

Parken
Stadsparken en enkele delen van buitengebieden, zoals het Westerpark en het Buytenpark, zullen onderdeel uitmaken van de controles door de boa's.

Ondersteuning bij campagnes
De boa's kunnen naast de inzet op handhaving ondersteuning bieden aan campagnes gericht op bewustwording en gedragsverandering. De projectmatige ontwikkeling en aanpak hiervan is geen taak voor de boa's (deze maakt onderdeel uit van bovenstaande actielijn Gedragsbeïnvloeding en Campagnes).

Kosten
De kosten van de extra boa capaciteit bedragen bij een fulltime dienstverband EUR 82.411 per fte (integrale handhaver) per jaar, inclusief overheadskosten. De totale kosten van de extra boa capaciteit bedraagt daarmee EUR 329.643 per jaar. Voor de looptijd van het actieplan komt dit uit op een bedrag van in totaal EUR 659.286. Deze kosten worden gedekt uit het surplus van de algemene reserve (vrij inzetbare reserve).

5. Tot slot

Bovenstaande acties moeten ertoe leiden dat onveilig gebruik en overlast door fatbikes wordt tegengegaan, om zo dichter bij een fietsveilige stad te komen.

Het huidige gebruik van fatbikes is een serieus probleem. Wij doen dan ook wat we kunnen om onveilig gebruik en overlast aan te pakken. De gemeente kan dit probleem niet alleen oplossen. Dat moet samen met de mensen om wie het gaat. Met jongeren, ouders/verzorgers, scholen, en iedereen die zich wil inzetten om een fietsveilige stad te stimuleren.

Monitoring en evaluatie
In de komende twee jaar worden de in dit actieplan beschreven maatregelen uitgevoerd. De belangrijkste kwantitatieve indicatoren voor de effectiviteit van het actieplan zijn:

1. *Afname meldingen over overlast (snelle) fietsers.*
   Hierbij gebruiken we als indicator het aantal bekeuringen, staande houdingen en de meldingen uit de winkelcentra, parken, scholen en overige gebieden. Dit wordt gemeten vanaf het moment dat het team Handhaving versterkt wordt ingezet.
2. *Afname (trend) slachtofferongevallen met (elektrische) fietsen en bromfietsen.*
   Op basis van de beschikbare data (Viastat) worden het aantal ongevallen met (elektrische) fietsen en bromfietsen vergeleken. Peildatum hierbij is 1 januari.
   Ongelukken met specifiek een fatbike kunnen niet worden gemonitord, omdat deze niet als zodanig worden geregistreerd.

Naast de kwantitatieve indicatoren zullen ook kwalitatieve indicatoren worden ingezet; zoals gemeentelijke enquêtes (Doe mee), enquêtes onder winkeliersverenigingen en terugkoppeling vanuit de wijkteams.

Uiterlijk 1 juli 2026 wordt een tussentijds verslag uitgebracht van de genomen maatregelen en mogelijk eerste effecten van het actieplan. Uiterlijk 1 mei 2027 wordt de raad wederom geïnformeerd en zal ook worden ingegaan op de effecten van de aanpak met betrekking tot handhaving. Uiterlijk 1 mei 2028 wordt de raad geïnformeerd over de effecten van het gehele actieplan.