

# **Agenda Fiets**

## **Stadsdeel Oost**

Vastgesteld door DB op 29 november 2011



## Agenda Fiets

Plaats: Stadsdeel Oost

Tijdstip: 2010-2014

---

Opening	5
1. Uitbreiden fietsparkeren	7
2. Handhaven fietsparkeren	11
3. Ruimte voor fietspaden	13
4. Verkeer- en fietslessen	14
Communicatie en kosten	15

### Bijlagen

1. Wetgeving



## Opening

### Fietsbeleid in Amsterdam succesvol

Fietsen is gezond, vermindert het autogebruik en houdt de stad bereikbaar. Het fietsbeleid in Amsterdam is succesvol; fietsbezit en fietsgebruik zijn de laatste jaren enorm toegenomen. Schaduwzijde hiervan is dat ook de benodigde fietsparkeerruimte toeneemt en dit conflicteert met ander gebruik van de openbare ruimte, zoals lopende mensen (met stok, kinderwagen, rolstoel etcetera) en spelende kinderen. Ook worden fietsen op straat achtergelaten en vervolgens nooit meer gebruikt, wat naast het ruimteslag negatieve gevolgen heeft voor het aanzien en de kwaliteit van de openbare ruimte.

divV laat elk jaar onderzoek doen naar de tevredenheid van fietsers in Amsterdam (zie tabel 1). De tevredenheid over het fietsnetwerk is over de jaren heen voldoende. De tevredenheid over het fietsparkeren is onvoldoende en op meerdere onderdelen dalend. Men is vooral minder tevreden over het fietsparkeren bij treinstations en bus- en tramhaltes.

Tabel 1. Tevredenheid fietsaspecten

Wat vindt u van:	Rapportcijfer:				
Jaar	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Amsterdam als fietsstad</b>	7,0	7,2	7,2	7,2	7,3
<b>Fietsparkeren:</b>					
In uw buurt	6,3	5,9	6,2	6,3	6,2
Bij treinstations	5,7	5,8	5,6	5,2	5,2
Bij metrostations	5,3	5,8	5,5	5,5	5,3
In het centrum	5,1	4,9	5,0	4,8	4,6
Bij bus- en tramhaltes	-	4,9	4,6	4,5	4,7
<b>Aanpak van fietsdiefstal</b>	5,6	5,2	4,7	4,7	4,9
<b>Fietsnetwerk:</b>					
Aantal fietspaden	6,8	6,9	6,8	6,9	7,0
Breedte fietspaden	6,7	6,7	6,7	6,8	6,7
Onderhoud fietspaden	6,5	6,5	6,3	6,5	6,6
Gemak waarmee fietsroutes gevonden worden	7,0	7,1	7,3	7,3	7,2
Wachttijd bij verkeerslichten	-	6,4	6,3	6,6	6,6
<b>Wachttijdvoorspeller bij verkeerslichten</b>	8,5	8,1	8,8	8,9	9,0
<b>Verkeersveiligheid (gevoel van veiligheid)</b>	6,3	6,6	6,6	6,7	6,7

Bron: divV

### Succes en keerzijde in Oost

Het succes van de fiets en de keerzijde daarvan zijn goed merkbaar in stadsdeel Oost. Het aantal fietsbezitters in Oost is flink toegenomen. In 2008 was het aantal bewoners met een fiets van 12 jaar en ouder in stadsdeel Oost 64.300. Dat wil zeggen dat 73% van deze inwoners in Oost een fiets heeft. In 1990 woonden er 43.900 fietsbezitters in Oost, dat was 59%.

Het fietsgebruik in stadsdeel Oost is ook toegenomen (zie tabel 2). Vooral voor kortere ritten is de fiets als vervoermiddel tussen de andere vervoermiddelen belangrijker geworden; in 2008 was de modal split<sup>1</sup> 46% en dit was 37% in 2003. Voor langere ritten is de fiets als vervoermiddel tussen de andere vervoermiddelen iets belangrijker geworden; in 2008 was de modal split 21% en dit was 18% in 2003.

<sup>1</sup> Modal split is het marktaandeel dat elke vervoermodus heeft in het geheel van verplaatsingen, gegevens uit huishoudenquête divV

**Tabel 2. Modal split voor kortere en langere ritten in stadsdeel Oost**

Modal split	kortere rit (< 7,5 km)		langere rit (7,5 km – 15 km)	
	2008	2003	2008	2003
<b>Fiets</b>	46%	37%	21%	18%
<b>Auto</b>	15%	14%	38%	43%
<b>OV</b>	12%	10%	37%	37%
<b>Overig</b>	27%	39%	4%	2%

Bron: dIVV

Zoals gezegd heeft het toegenomen fietsgebruik ook nadelen en die concentreren zich rond het parkeren van fietsen. Uit de contacten tussen stadsdeel en bewoners (beheergroepen, ondernemersoverleg, politieke avond e.d.) schouw, enquête onder ondernemers en de klachtenregistratie blijkt dat fietsklachten meestal gaan over fietsparkeren. In de eerste plaats gaat het over fietswrakken in en buiten de vaste fietsparkeervoorzieningen. Op de tweede plaats komen klachten over een rommelige slecht toegankelijke openbare ruimte door geparkeerde fietsen. Dit kan gaan over (te weinig ruimte door) fietsparkeervoorzieningen of over wildparkeren (in de openbare ruimte, los of aan een boom, lantaarnpaal, verkeersbord, brug, etcetera).

Met deze Agenda Fiets willen we een bijdrage leveren aan het verbeteren van het fietsparkeren en aan het behoud van een goede fietsinfrastructuur. Op basis van de ervaringen in de praktijk richten wij ons hierbij op de volgende aandachtspunten:

- fietsparkeervoorzieningen bij stations;
- fietsparkeervoorzieningen bij publiektrekkende voorzieningen;
- buitenmaatse fietsen (afwijkende modellen);
- fietsparkeervoorzieningen woningen;
- ruimtebeslag door ongebruikte en fout geparkeerde fietsen;
- ruimte voor fietsers op de paden.

Bij elk aandachtspunt geven wij de aanpak aan.

### Taakverdeling centrale stad en stadsdeel

In de gemeente Amsterdam zijn een *Discussienotitie meerjarenplannen Fiets en Verkeersveiligheid* en een *Voorstel aanpak meerjarenplan fiets en verkeersveiligheid* vastgesteld. Het daaruit voortvloeiende fietsbeleid volgt aan het eind van 2011.

De centrale stad bepaalt hoofdzakelijk het fietsbeleid in Amsterdam. Het fietsbeleid van Amsterdam is erop gericht om de fiets een volwaardig vervoermiddel, concurrerend met de auto, te laten worden.

De verkeersveiligheid van de fiets wordt verbeterd door het oplossen van knelpunten bij black spots (locaties waarop relatief meer ongevallen plaatsvinden) waarin fietsers een relatief groot aandeel hebben. Stadsdeel Oost werkt samen met de gemeentelijke werkgroep black spots aan het verbeteren van black spots. Voorbeelden van zulke verkeerssituaties zijn de Eerste Oosterparkstraat - Beukenweg en de Van Swinden - Pontanusstraat waar de voorrangssituatie en de vormgeving van de weg (en dus de verkeersveiligheid van de fietsers) zijn verbeterd.

Bij fietsparkeren is de taakverdeling<sup>2</sup> tussen de centrale stad en de stadsdelen als volgt. De centrale stad is verantwoordelijk voor de realisatie van bewaakte stallingen voor bezoekers. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor:

- realisatie van onbewaakte stallingen op maaiveld voor bezoekers;
- handhaving op geparkeerde fietsen op maaiveld;
- realisatie van bewaakte (en onbewaakte) parkeervoorzieningen voor bewoners.

Voor het fietsnetwerk is de rol van het stadsdeel beperkter, dit beleid wordt in hoofdzaak door de centrale stad ingevuld. Waar gewenst en mogelijk vult de aanpak van stadsdeel

<sup>2</sup> Zie het beleidskader fietsparkeren bij publiektrekkende bestemmingen, 2007, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam

Oost dit aan. Stadsdeel Oost streeft er bijvoorbeeld naar om belangrijke fietsroutes te verbeteren.

### **Doelstellingen stadsdeel Oost**

De fiets is snel, schoon, neemt relatief weinig ruimte in, brengt je waar je zijn wilt en het gebruik ervan is goed voor de gezondheid. Het fietsen verdient de aandacht om gestimuleerd te worden in tijden waarbij luchtkwaliteit en duurzaamheid van groot belang worden geacht.

In het programma-akkoord staat:

- meer fietsparkeerplekken met name bij opstapplaatsen voor het OV;
- een aantrekkelijke openbare ruimte, schoon, heel en duurzaam ingericht met een prettig verblijfsklimaat;
- voldoen aan Europese normen voor luchtkwaliteit in 2015 en uitvoering maatregelen uit *Voorrang voor een Gezonde Stad* en het *Actieplan Luchtkwaliteit*.

### **Vaststelling Agenda Fiets**

De Agenda Fiets kent de volgende drie agendapunten:

1. gericht uitbreiden van de mogelijkheden voor fietsparkeren;
2. gericht handhaven bij stations en in het hele stadsdeel;
3. gericht investeren in goede fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

## **1. Uitbreiden fietsparkeren**

### **1.1 Fietsparkeren bij stations**

Als het gaat om fietsparkeren bij OV-knooppunten is in ons stadsdeel de fietsparkeerdruk het grootst bij de treinstations. Stadsdeel Oost telt drie treinstations: Amstelstation, Muiderpoortstation en Sciencepark. Bij alle drie de stations is de fietsparkeergelegenheid onvoldoende. De fietsparkeergelegenheid bij de NS-stations is primair de verantwoordelijkheid van Prorail.

Het Amstelstation is een lange-afstandsstation. Het is een poort van en naar Amsterdam met trein-, metro-, tram- en busverbinding; grote aantallen reizigers bewegen zich tussen Amsterdam en oostelijk Nederland waaronder Utrecht. Buiten het stationsgebouw bewegen zich automobilisten, fietsers en voetgangers. In het gebied rond het station staan fietsen op alle mogelijke plekken. Er is veel hinder van deze wild geparkeerde fietsen, het geeft een chaotische aanblik en er is nauwelijks een beschikbare plek voor komende fietsers. Stadsdeel Oost werkt met de centrale stad en andere partijen aan een plan voor de openbare ruimte in aansluiting op het stedenbouwkundig plan Amstelstation.

Het Muiderpoortstation ligt aan een splitsing van twee spoorlijnen, Amsterdam-Utrecht en Amsterdam-Amersfoort. Er is een (sprinter)trein-, tram- en busverbinding. Ook hier is veel hinder van wild geparkeerde fietsen op maaiveld.

Station Sciencepark is een recent geopend (sprinter)treinstation tussen station Muiderpoort en station Diemen. Volgens gegevens van de NS groeit dit station uit tot een aantal reizigers dat vergelijkbaar is met dat van station Muiderpoort. Veel omliggende bebouwing is echter nog niet gerealiseerd.

### **Aanpak: uitbreiden fietsparkeren bij stations**

Bij NS-stations werkt het stadsdeel samen met de centrale stad, Prorail, NS en Stadsregio Amsterdam aan plannen om in de komende decennia te voorzien in de grote behoefte aan fietsparkeervoorzieningen en aan een integrale businesscase (investeringskosten, handhaving en exploitatie).

Bij het Amstelstation wordt de capaciteit en de handhaving verbeterd. Eind 2012 starten de werkzaamheden in de openbare ruimte. In de huidige plannen vindt op maaiveld geen uitbreiding plaats vanwege de beperkte ruimte. De uitbreiding van capaciteit wordt

gerealiseerd in de inbandige stallingcapaciteit. Deze moet beter gaan worden gebruikt. In de plannen is een sterk verbeterde toegang opgenomen. Ook wordt gestreefd naar een stalling met menselijk toezicht en die de eerste 24 uur gratis is voor daadwerkelijk gebruik.

Daarnaast pakt het stadsdeel de handhaving serieus op.

Het stadsdeel, Prorail en NS overleggen over het Muiderpoortstation over de uitbreiding van fietsparkeerplaatsen. Het is de bedoeling om 1500 plekken op maaiveld te realiseren naast de inbandige stalling. Cijfers over de fietsparkeer capaciteit en resultaten van handhavingsacties op het Amstel- en Muiderpoortstation staan in onderstaand kader.

#### **Amstelstation**

Op maaiveld zijn er 2500 fietsparkeerplaatsen. In 2009 was het aantal geparkeerde fietsen 3500 en de behoefte neemt volgens Prorail in het totaal toe tot 8000 in 2020. De inbandige betaalde stallingsruimte van circa 800 plekken staan grotendeels leeg.

#### **Muiderpoortstation**

In de ruimte stationsomgeving zijn circa 700 fietsparkeerplaatsen (na uitbreiding in 2009 door het stadsdeel). Er staan vaak meer dan 1000 fietsen in de stationsomgeving waarbij de aanwezige capaciteit volledig wordt bezet. Er is geen ruimte om nog meer fietsen te faciliteren op maaiveld zonder het voorplein van het station te vullen met fietsenrekken. In 2008-2009 is gewerkt aan verschillende scenario's voor de ontwikkeling van station Muiderpoort. Eind 2009 is afgesproken dat NS samen met het stadsdeel op korte termijn het fietsparkeerprobleem zal aanpakken. Ondanks dat NS bij het Muiderpoortstation een bewaakte stallingsruimte met bemensing heeft aangeboden van 400 plekken is hiervoor in de plaats in 2007 de automatische toegangsbeveiliging ingevoerd. Voor het gebruik moet men betalen met de OV-chipkaart. De fietsbezetting hiervan is laag.

#### **Handhaving stations**

Ook is in juli 2010 in samenwerking met de NS een grootschalige handhavingsactie uitgevoerd op ongebruikte fietsen. Alle op de stations aanwezige fietsen zijn van een label voorzien: 3000 op het Amstelstation, 800 op het Muiderpoortstation. De labelactie werd uitgevoerd op een zaterdag zodat zo weinig mogelijk fietsen van forensen gelabeld hoefden te worden. Na 28 dagen zijn alle fietsen met ongebroken label verwijderd. Op het Amstelstation zijn er 594 fietsen (circa 20%) verwijderd, op het Muiderpoortstation 63 (circa 13%).

Station Sciencepark valt onder een grootstedelijke project uitgevoerd door Projectbureau Zuidoostlob (ZOL). In het ontwerp zijn 750 fietsparkeerplaatsen opgenomen. Prorail en de Stadsregio Amsterdam financieren deze plekken. Voor de handhaving zijn nog geen extra acties nodig.

## **1.2 Fietsparkeren bij publiektrekkers**

Bij publiektrekkende voorzieningen staan verhoudingsgewijs ook veel fietsen geparkeerd. Hier bevinden zich ook vaak drukke bus- en tramhaltes. De behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij publiektrekkende voorzieningen (winkels, horeca, scholen etc.) is sterk afhankelijk van het moment. Op piekmomenten (zaterdag bij winkels, 's avonds bij cafés, breng- en ophaaltijden bij scholen etc.) zijn de voorzieningen vaak onvoldoende, terwijl de fietsparkeervoorzieningen de rest van de tijd leeg kunnen staan.

Plaatsen waar zich problemen voordoen zijn:

- Stuurmankade: fietsen op stoep door capaciteitsgebrek;
- Metro Spaklerweg: verwacht capaciteitsprobleem bij nieuwe woningbouw;
- OLVG: permanent capaciteitstekort bij hoofdingang;
- Linnaeusstraat/Middenweg: verzoek ondernemersvereniging voor extra capaciteit;
- CASA 400: capaciteitsproblemen bij nieuwbouwlocatie;
- Sportvelden: capaciteitsproblemen.

Onderstaand kader geeft een aantal locaties aan waar in 2010 het fietsparkeren is verbeterd.

In 2010 zijn de onderstaande plekken aangepakt: OV Halte Rieteiland, AH-Molukkenstraat, Weesperzijde, Restaurant Het Pompstation, ROC Zeeburgerdijk en school van Eesterenlaan. Hierbij is gekeken naar locaties waarbij de parkeerdruk makkelijk kon worden opgevangen door het bijplaatsen van extra capaciteit. In totaal zijn worden hier 230 fietsparkeerplekken toegevoegd, en wordt het eerste opstelvak gerealiseerd in de Molukkenstraat.



### **Aanpak: uitbreiden fietsparkeren bij publiektrekkers**

Bij een aantal publiektrekkende voorzieningen realiseert het stadsdeel fietsparkeervoorzieningen om de piekmomenten enigszins op te kunnen vangen. Het stadsdeel heeft een lijst met plekken waarbij fietsparkeervoorzieningen worden bijgeplaatst. Het stadsdeel Oost plaatst fietsparkeervoorzieningen bij op de volgende plekken: Stuurmankade, Metro Spaklerweg, OLVG, Linnaeusstraat/Middenweg en CASA 400, Amstelcampus, Spaklerweg (na oplevering van aangrenzende woningbouw), Rietlandpark halte IJtram (binnenkort 80 plekken toegevoegd).

### **1.3 Buitenmaatse fietsen (afwijkende modellen)**

Er komen steeds meer buitenmaatse fietsmodellen (bredere banden, een breed stuur, extra onderdelen en dergelijke). Bakfietsen, mini-bakfietsen, mountainbikes, fietsen met een bak boven het voorwiel maar ook snorfietsen, passen niet in de fietsenrekken. De buitenmaatse fietsen worden nu op een willekeurige plaats los op het trottoir geparkeerd zowel bij bestemmingen als bij woningen. Ze kunnen hinderlijk zijn voor de doorgang en geven de openbare ruimte een rommelig aanzien.

### **Aanpak: parkeervakken voor buitenmaatse fietsen**

Voor het kort parkeren van buitenmaatse fietsen, bijvoorbeeld bij publiektrekkende voorzieningen is een extra oplossing bedacht: een leeg fietsparkeervak zonder voorziening gemarkeerd met witte lijnen op het trottoir. De ervaringen met fietsparkeervakken zijn gemengd. Fietsers maken er gebruik van en de straat ziet er beter uit. Er is wel een grotere kans op diefstal (de fiets kan nergens aan vast) en beschadiging (de fiets kan makkelijk omvallen). In stadsdeel Oost is een aantal van zulke fietsparkeervakken gerealiseerd/gepland: bij Albert Heijn in de Molukkenstraat, bij de herinrichting van de omgeving van de Brede School in Jeruzalem en bij de Pretoriusstraat. Het parkeren van snorfietsen kan ook in speciale parkeervakken. Het parkeren van gemotoriseerd verkeer als brommers, motoren en cants komt aan de orde in de nota Parkeernormen.

### **1.4 Fietsparkeren bij woningen**

In een aantal woonstraten is er onvoldoende ruimte voor het langparkeren van fietsen. Het fietsbezit is toegenomen en daarmee de druk op de openbare ruimte. Voorbeeld hiervan is de Linnaeusparkweg.

### **Aanpak: fietsparkeren buiten**

Er zijn in stadsdeel Oost verschillende soorten fietsparkeervoorzieningen: fietsenrekken en fietsnietjes. Op plekken met veel langparkeerders (bij woningen) plaatst het stadsdeel de traditionele fietsenrekken en op plekken met veel kortparkeerders (publiektrekkende voorzieningen) plaats het stadsdeel fietsnietjes.

#### **Modellen voor fietsenrekken**

In het stadsdeel komen circa vijf modellen fietsenrekken voor:

1. het type 'Amsterdam' (Erdi) door vrijwel het hele stadsdeel;
2. het type 'kade' in het Oostelijk Havengebied (dit type verdwijnt wellicht binnenkort);
3. het type 'square' in het Drieploegenplan;
4. de voorwielklem op het Christiaan Huygensplein;
5. het type 'tulp' bij de stations (Velopa).

Er is gekozen voor een beperkt aantal modellen omdat het stadsdeel streeft naar een uniform straatbeeld en een doelmatig te beheren openbare ruimte. Deze krijgen hun beslag in het nieuwe Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Vaststelling van het HIOR wordt begin 2012 verwacht.

Als bewoners en ondernemers om extra fietsparkeervoorzieningen verzoeken kan het stadsdeel deze onder voorwaarden bijplaatsen. Voorwaarden zijn onder andere dat de voorzieningen moeten passen binnen het (her)inrichtingsplan, er voldoende ruimte moet overblijven voor voetgangers, de voorzieningen niet teveel ruimte innemen (denk ook aan ruimte voor bomen, straatmeubilair, prullenbakken ondergrondse afvalinzameling en autoparkeerplaatsen etc.) en beschikbaarheid budget. Als er bij het ontwerp moet worden gekozen tussen fietsparkeervoorzieningen op maaiveld en autoparkeerplaatsen dan wordt steeds vaker gekozen voor de fiets.

Het is afhankelijk van de lokale situatie in hoeverre fietsparkeervoorzieningen kunnen worden ingepast. Bij de afweging wordt gekeken naar het lokale gebruik, de parkeerdruk en de beschikbare fietsparkeerruimte (in pandig en maaiveld). Ook wordt een koppeling gemaakt met eventuele fietswralen in de fietsparkeervoorzieningen en de omgeving. Zo nodig wordt Handhaving hierop ingezet.

### **Aanpak: parkeervraagstuk auto's en fietsen in samenhang bekijken**

Bij parkeerruimte denken we vaak aan parkeerruimte voor auto's. De parkeerruimte voor auto's in stadsdeel Oost is schaars, de behoefte is veel groter dan het aanbod van parkeerplaatsen. De afgelopen tijd is de parkeerruimte voor fietsen ook steeds duidelijker schaars geworden: op steeds meer plekken blijkt de ruimte op trottoirs waar fietsen in hoofdzaak worden neergezet, te beperkt. Daarom komt nu de optie in beeld om van de aanwezige autoparkeerruimte een (klein) deel beschikbaar te maken voor fietsen.

Bij herinrichtingen en gebiedsbeheer ruilt het stadsdeel een beperkt aantal autoparkeerplaatsen in voor fietsparkeervoorzieningen als dit nodig wordt geacht na een lokale belangenafweging. Een auto neemt 10 tot 12 m<sup>2</sup> in, een fiets 1 m<sup>2</sup>. Op een autoparkeerplek kunnen circa 8 fietsparkeerplaatsen worden gemaakt. Het stadsdeel stelt op basis van de parkeerbehoefte en de parkeerdruk van auto's en fietsen een maximum aan het aantal mogelijk op te heffen parkeerplaatsen vast in de nota Parkeerbeleid. Een deel hiervan wordt gebruikt voor fietsparkeervoorzieningen. De uitwerking hiervan komt in de nota Parkeernormen.

### **Aanpak: fietsparkeren binnen bij nieuwbouw**

De bereikbaarheid van gebieden wordt bepaald door openbaar vervoer, fiets en auto. Volgens het Amsterdamse locatiebeleid wordt de parkeernorm voor auto's afhankelijk gesteld van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Vastgesteld wordt voor nieuwbouw, verbouw en functiewijziging ook een fietsparkeernorm te introduceren. De mogelijkheden of verplichtingen die worden vastgesteld zullen afhangen van het soort gebied waarin de fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. De nota Parkeernormen (die voortborduurde op de nota Parkeerbeleid) gaat hier verder op in.

Bij het huidige autoparkeerbeleid<sup>3</sup> geldt bij nieuwbouw de verplichting de benodigde parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Voor het vigerende beleid zijn voor de gemeente Amsterdam twee documenten maatgevend. In aanvulling daarop kan ieder stadsdeel daar zelf invulling aan geven. Het eerste document is de Nota Locatiebeleid Amsterdam waarin parkeernormen staan voor niet wonen functies. Het tweede document is de bouwverordening Amsterdam 2003 (geconsolideerde versie geldig vanaf 7 december 2009). Deze schrijft voor dat parkeervoorzieningen die nodig zijn bij nieuwbouwprojecten in principe op eigen terrein moeten worden gerealiseerd.

De bouwverordening onderscheidt daarbij 2 categorieën. Gebouwen die liggen in een zone die is aangewezen door de gemeenteraad als goed bereikbaar per openbaar vervoer, zoals omschreven in artikel 1.3 van de bouwverordening Amsterdam en gebouwen die daar buiten liggen.

---

<sup>3</sup> De juridische verankering van parkeernormen is sinds 2008 onderwerp van discussie. In dat jaar zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Woningwet gewijzigd. Bouwverordeningen mogen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Door CROW en KPVV (kennisplatform verkeer en vervoer) wordt aangeraden een aparte Nota Parkeernormen te maken.

In de eerste (bereikbare) categorie **mag** er ten behoeve van het parkeren of het stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.

In de tweede (overige) categorie **moet** er ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende ruime mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.

In stedenbouwkundige plannen stelt het stadsdeel zoveel mogelijk goed bereikbare, veilige en aantrekkelijk inbandige fietsparkeervoorzieningen verplicht bij nieuwbouwwoningen, bedrijven en instellingen.

### **Aanpak: fietsparkeren binnen bij bestaande bouw**

In stadsdeel Oost zijn circa 12 openbare buurtstallingen voornamelijk in woonwijken. In tabel 3 worden ze opgesomd met het bijbehorende aantal fietsparkeerplekken.

**Tabel 3. Buurtstallingen in Oost**

locatie	fietsparkeerplekken
3 <sup>e</sup> Oosterparkstraat 117	82
Kastanjeplein 178	50
Commelinstraat 37	54
Deijmanstraat 2	80
Amsteldorp/Rusthofstraat	geen info
Ruyschstraat 30	35
Ruyschstraat 84	60
Schollenbrugstraat 28	70
Balistraat 19	70
Timorplein (StayOkay)	170
Bankastraat 19	60
1 <sup>e</sup> Atjehstraat 38-40	60

De afgelopen jaren is een aantal exploitanten van stallingen gestopt door externe factoren. Voorbeelden hiervan zijn de stallingen in de Ruysstraat waar de particuliere verhuurder de huur heeft opgezegd en de Tugelawegblokken waar een sloop/nieuwbouwproject kwam en de toekomstige bewoners eigen ruimte kregen voor het stallen van de fiets.

Het exploiteren van een openbare buurtstalling is niet altijd rendabel. In het kader van het fietsbeleid vindt het stadsdeel het van belang dat er goede buurtstallingen zijn. Daarom subsidieert het stadsdeel openbare buurtstallingen hetzij via een bijdrage aan investeringen hetzij via ondersteuning in de exploitatie.

## **2. Handhaven fietsparkeren**

Er zijn in de openbare ruimte veel ongebruikte en foutgeparkeerde fietsen. Zowel bij stations, publiektrekkende voorzieningen als bij woningen zijn er in de beschikbare fietsparkeervoorzieningen teveel ongebruikte fietsen. Dit kunnen fietswrakken zijn (dit zijn fietsen die niet meer bruikbaar zijn als fiets) of weesfietsen (fietsen die zijn achtergelaten door de eigenaar, jaren ruimte in beslag nemen, langzaam in verval raken totdat ze uiteindelijk een wrak zijn). Ook worden veel fietsen foutgeparkeerd. Dit komt mede door het tekort aan ruimte waar die fietsen wel geparkeerd kunnen worden.

### **2.1 Handhaven ongebruikte en fout geparkeerde fietsen**

De handhaving gebeurt op basis van de APV, artikel 4.27 (zie bijlage 1). Sinds kort heeft het stadsdeel de bevoegdheid een fietsparkeerverbod in te stellen in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder. Stadsdeel Oost zet de handhaving voornamelijk in

op het verwijderen van fietswrakken. Zo komt er meer ruimte in de reeds aanwezige fietsparkeervoorzieningen.

Er is een relatie tussen de hoeveelheid fietsparkeervoorzieningen en het aantal ongebruikte fietsen (weesfietsen en fietswrakken) daarin. Het is belangrijk dat er ruimte vrijkomt voor fietsen die dagelijks worden gebruikt. Door een intensievere handhaving wordt de bestaande fietsparkeercapaciteit beter gebruikt.

Gebleken is uit onderzoek van dIVV (dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer) dat handhaving op fietswrakken effectiever is voor het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen, dan het telkens bijplaatsen van rekken/nietjes. Onderzoek in de stadsdelen Zuid en West toont aan dat in de openbare ruimte op de bestaande fietsparkeercapaciteit 8 tot 10% ongebruikte fietsen zijn (dus bijvoorbeeld op 50.000 plekken zijn er 4000 tot 5000 ongebruikt, waarvan 80% in een rek/nietje dus 3200 tot 4000 plekken in de fietsparkeercapaciteit worden bezet door een ongebruikte fiets). Bij een intensievere handhaving is halvering mogelijk. Ddit levert mogelijk 1600 tot 2000 extra plekken op in de bestaande fietsparkeercapaciteit. Er is ook een financieel verband: het vrijmaken van plaatsen in de bestaande capaciteit door handhavingsinzet is goedkoper dan het plaatsen van nieuwe rekken.

De kosten van extra handhaving rekent dIVV nog door, maar deze zullen in het genoemde voorbeeld zeker niet meer bedragen dan € 200.000. De kosten van het realiseren van 1600-2000 fietsparkeerplaatsen zijn circa € 500.000 exclusief beheer, onderhoud en handhavingskosten. Het verschil is € 300.000 euro en er is meer beschikbare openbare ruimte over.

Daarbij moet ook nog eens meegewogen worden dat elk nieuw geplaatst rek handhaving vergt, elk extra rek kostbare openbare ruimte in beslag neemt en dat de ervaring leert dat elk nieuw rek ook nieuwe ongebruikte fietsen aantrekt, bijvoorbeeld de oude fiets op zolder.

In het Handhavingsprogramma 2011-2014 van stadsdeel Oost is voor de handhaving van fietsen het volgende gereserveerd: een aantal uren per jaar voor acties bij stations ("niet gerelateerde inzet") en 2950 uur per jaar voor handhaving bij woningen en publiektrekkende voorzieningen. Dit is gebaseerd op de huidige situatie.

dIVV komt dit jaar met een voorstel naar de stadsdelen om de handhavingcapaciteit efficiënter georganiseerd en gericht in te zetten, zodat de frequentie kan worden opgevoerd. Stadsdeel Oost is van plan om hieraan mee te werken en hanteert als uitgangspunt: een zo efficiënt mogelijk gebruik van de bestaande rekken en nietjes. Het aantal nieuw te plaatsen fietsparkeervoorzieningen in stadsdeel Oost zal daardoor afnemen.

## **2.2 Handhavingsacties stations**

Stadsdeel Oost handhaaft rond het Amstel- en Muiderpoortstation op een maximale parkeerduur van 28 dagen. Twee keer per jaar is er een handhavingsactie waarbij fietsen worden gestickerd. Na 28 dagen worden de fietsen met het onverbroken zegel verwijderd en als ze in goede staat zijn naar het centrale Fietsdepot gebracht. Het Fietsdepot controleert de fietsen op diefstal en neemt indien mogelijk contact op met de eigenaar van de fiets die de fiets vervolgens tegen een klein bedrag terug kan krijgen. Aantallen worden geregistreerd en meegenomen in het vaststellen van de daadwerkelijke behoefte aan fietsparkeervoorzieningen bij de stations. In het Handhavingsprogramma 2011-2014 van stadsdeel Oost vallen deze acties onder de "niet gerelateerde inzet" (zie 5.13 van het programma 2375 uur per jaar). Het aantal uren dat voor handhavingsacties op de stations wordt ingezet is hier dus een onderdeel van.

## **2.3 Handhaving woningen en publiektrekkers**

Maandelijks verwijdert het stadsdeel ongeveer 300 fietsen. In het Handhavingsprogramma 2011-2014 heeft stadsdeel Oost is 2950 uur per jaar gereserveerd waarin circa 3000 fietsen worden verwijderd (zie 5.5 van het programma).

In de handhaving komt er speciale aandacht voor winkelstraten zoals de Javastraat. Stadsdeel Oost werkt in de handhaving met een brede interpretatie van het begrip "economische waarde". Zo kunnen weesfietsen bij woningen eerder worden verwijderd en

afgevoerd naar het Fietsdepot. In het enkele geval dat een fiets alsnog door de eigenaar wordt opgehaald moet het stadsdeel de aan de sloten toegebrachte schade vergoeden.\ Het stadsdeel onderzoekt mogelijkheden om bewoners te betrekken bij signaleren van situaties waar Beheer of Handhaving moet worden ingezet bij het verwijderen van fietswrakken uit fietsparkeervoorzieningen.

Het stadsdeel ondersteunt de handhaving met communicatie om begrip te kweken voor de achterliggende reden van de acties en om het (fietsparkeer)gedrag te verbeteren.

### 3. Ruimte voor fietspaden

Hoofdnets Fiets is een stedelijk fietsnetwerk waarvan het areaal door de centrale stad wordt vastgesteld<sup>4</sup>. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. De basis van het Hoofdnets Fiets is redelijk op orde. Het fietsgebruik is de laatste jaren sterk gestegen en zal volgens de diVV toenemen. Daarmee neemt de druk op het fietsnetwerk toe en is de verkeersveiligheid in het geding.

Meer ruimte voor de fiets op deze routes is gewenst, maar dat kan niet overal vanwege de beperkte openbare ruimte. Amsterdam zet in het Meerjarenplan fiets enerzijds in op een verbetering van de kwaliteit van het hoofdnets fiets met een focus op de meest onveilige routes en de grootste fietsstromen en anderzijds op het structureel laten dalen van het aantal ziekenhuisgewonden en dodelijke slachtoffers onder fietsers. Stadsdeel Oost sluit in de verkeersbeslissingen<sup>5</sup> aan op deze richting.

#### 3.1 Meer ruimte voor fietsers op de paden

Het stadsdeel werkt daar waar mogelijk ondersteund door diVV en de SRA aan de aanleg van vrijliggende fietspaden op het Hoofdnets Fiets en het verbeteren van de verkeersveiligheid van plekken waar relatief veel ongelukken plaatsvinden.

In het *Meerjarenplan Fiets 2011-2014* van diVV wordt wat betreft het netwerk fiets ingezet op:

- op orde brengen van hoofdnets fiets (netwerk Amsterdam), volgens de kwaliteitseisen die in het “Beleidskader hoofdnets” zijn vastgelegd. We leggen bij onze investeringen prioriteit bij de gevaarlijkste (fiets)routes en belangrijkste fietsstromen (fietscorridors);
- in navolging op de OV en autocorridors- op het realiseren van een netwerk van fietscorridors. Dit beleidsvoornemen dient verder te worden uitgewerkt in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam.

Stadsdeel Oost sluit aan bij het beleid van de centrale stad. In de herprofileringen worden verbeterpunten van de fietspaden meegenomen mede op basis van verkeersveiligheid en gegevens van diVV. Mogelijke geldbronnen zijn de gemeente Amsterdam (diVV), Stadsregio Amsterdam (SRA), parkeerfonds en dergelijke.

Eind 2011 wordt naar verwachting het *Meerjarenplan Fiets* door de gemeente Amsterdam vastgesteld. Dit Meerjarenplan biedt stadsdeel Oost de mogelijkheid om met subsidie van de gemeente knelpunten in het eigen fietsnetwerk aan te pakken. Deze subsidies vergen wel cofinanciering (bijdrage) van het stadsdeel. Mogelijk vloeit daaruit dus een extra financiële vraag voort. Deze vraag om het reserveren van eigen middelen neemt stadsdeel Oost mee in de integrale afweging voor de begroting van 2012.

<sup>4</sup> De centrale stad stelt algemene kwaliteitseisen op voor wegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnets Fiets. Plannen en maatregelen van de stadsdelen bij aanleg, groot onderhoud en vervanging van (delen van) wegen die onderdeel uitmaken van het Hoofdnets Fiets worden getoetst door de centrale stad (door tussenkomst van diVV en de Centrale Verkeerscommissie)

<sup>5</sup> Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost krijgt in de verkeersbeslissingen meestal het advies van de lokale verkeerscommissie waarin een aantal belangengroeperingen is vertegenwoordigd waaronder de Fietsersbond.

### 3.2 Pilot fietsstraat

Bij het instrument *fietsstraat* wordt de straat zo wordt ingericht dat de fietser voorrang heeft op de auto. dRO en dIVV ontwikkelen een visie voor de fietsstraat in Amsterdam. Op twee plekken buiten het stadsdeel Oost worden pilots uitgevoerd. Stadsdeel Oost wacht hiervan de uitslag af. In het kader hierna wordt de pilot beschreven.

#### Pilot fietsstraat

Uitgangspunt fietsbeleid is vrijliggende fietspaden langs 50km wegen, en ook in 30km zones waar veel fietsers fietsen (de reguliere duurzaam veilige inrichting/conform beleidskader Hoofdnetten DIVV). Daar waar de ruimte echter niet toelaat om vrijliggende fietspaden te realiseren in 30km zones, maar waar wel veel fietsers (komen te) fietsen kunnen ook fietsstraten worden aangelegd:

#### Argumenten om fietsstraten te realiseren:

1. Herkenbaarheid van fietsroutes vergroten
2. Fietsstraten zijn veiliger
3. Fietsstraten verhogen het comfort
4. Fietsstraten zijn sneller

#### Richtlijnen voor fietsstraten

- A. Lage autointensiteit (< 2000 motorvoertuigen per etmaal). *Het gaat vooral om een vraagvolgende aanpak en in het kader van nieuwe gebiedsontwikkeling over verwachte fiets- en auto-intensiteiten.*
- B. Hoge fietsintensiteit (> 2000 fietsers per etmaal). *Kortom, fietsers zijn in de meerderheid.*
- C. Alleen in verblijfsgebieden waar de maximum snelheid 30km per uur is.
- D. Wordt in 30km zone in de voorrang gezet.
- E. Niet op routes waar bussen rijden of veel vrachtverkeer rijdt.
- F. Geen haaks parkeren.
- G. Worden bij voorkeur uitgevoerd in rood asfalt. *Herkenbaarheid is hierbij zeer belangrijk.*
- H. Eén Type bord in heel Amsterdam: 'fietsstraat, auto te gast'.

In de pilot wordt onderzocht in hoeverre de argumentatie om fietsstraten te realiseren in de praktijk geldt. Aan de hand van de evaluatie wordt beslist of er in Amsterdam meer fietsstraten worden gerealiseerd.

## 4. Verkeer- en fietslessen

### 4.1 Verkeerseducatie op scholen

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er verschillende verkeerseducatiepakketten op scholen in samenwerking met de stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam waarin er veel aandacht is voor veilig fietsen. Het programma *Tussen school en Thuis* is toegesneden op de specifieke verkeerssituatie rond de school.

### 4.2 Fietscursussen voor vrouwen

Ook zijn er fietsvaardigheidslessen, zoals bijvoorbeeld een fietscursus voor vrouwen in de Indische buurt en op IJburg, *Ladies ride* voor gevorderde fietsende vrouwen, de fietsclinic *ik fiets* project en actief uitvoering geven aan campagnes als "heel Nederland fietst".

Wat betreft het fietsen in parken speelt de volgende afweging. Mensen willen rustig wandelen en verblijven in parken, maar tegelijkertijd kan een park een onderdeel van een fietsroute zijn. De regels over fietsen in parken kunnen per park verschillen vanwege de diversiteit in ligging en gebruik. Bij de keuze om fietsen in parken wel of niet toe te staan, is ook de mogelijkheid tot handhaving van belang. Naleving van een fietsverbod is in de praktijk namelijk afhankelijk van handhaving. Omdat de mogelijkheden voor handhaving stadsdeels breed beperkt zijn, hangt de keuze van handhaving weer af van de prioriteitstelling in het Handhavingsprogramma.

## Communicatie en kosten

### Communicatie

De uitvoering van deze agenda ligt in handen van diverse afdelingen binnen dit stadsdeel. Onderwijs faciliteert verkeerseducatie op scholen. Vanuit sport worden de fietscursussen georganiseerd. Fietsenrekken worden geplaatst door Beheer Openbare Ruimte Heel. De afdeling Handhaving ziet toe op het gebruik van de fietsenrekken. Afstemming vindt plaats waar nodig.

In de totstandkoming van deze agenda is de belangenorganisatie Fietsersbond gehoord. Ook bij de uitvoering zullen Fietsersbond en stadsdeel elkaar verder ontmoeten. Deze agenda heeft het belang van handhaving van fietsparkeren aangegeven. Goede communicatie naar bewoners over handhavingsacties is daarbij het uitgangspunt. Ook wordt ingezet op een bewustwording onder bewoners over het fietsparkeergedrag.

### Kosten

Zowel de uitbreiding en handhaving van fietsparkeren als de aanleg van fietspaden kosten geld. Binnen de algemene middelen hebben we budgetten voor verkeerseducatie, regulier plaatsen en vervangen van fietsenrekken en reguliere handhaving op fietsparkeren. In het Meerjarenprogramma Fondsen 2012-2015 zijn specifieke budgetten voor de fiets vastgesteld of gereserveerd (zie tabel 4). Het gaat dan om een stimuleringsregeling voor buurtstallingen, het uitbreiden van fietsparkeerplaatsen op hotspots en bij sportvelden en extra handhaving op fietsparkeren.

**Tabel 4. Geld voor de fiets**

	Vastgesteld	Reservering 2013
Subsidie buurtstallingen	€ 100.000	
Fietsparkeerhotspots	€ 256.743	€ 100.000
Fietsparkeren sportvelden	€ 200.000	
Fietshandhaving extra	€ 100.000	€ 100.000

*Bron: Meerjarenprogramma Fondsen 2012-2015*

De uitvoering van deze fietsagenda zal jaarlijks worden geëvalueerd. Afhankelijk van de resultaten zullen er budgetten voor 2014 en verder worden aangevraagd.

## Bijlage 1. Wetgeving

APV 13-04-2011

### Artikel 4.27 Parkeren van fietsen en bromfietsen

1. Het is verboden een fiets, bromfiets of gehandicaptenvoertuig te parkeren als daardoor:
  1. a.op de weg de doorgang wordt gehinderd of belemmerd;
  2. b.de veiligheid of de doorstroming van of het uitzicht voor het verkeer wordt gehinderd;
  3. c.schade ontstaat of
  4. d.voor een bewoner of gebruiker van het gebouw waartegen of waarvoor de fiets, bromfiets of het gehandicaptenvoertuig staat geparkeerd de doorgang of het uitzicht wordt belemmerd.
2. Het is verboden:
  1. a.een fiets of bromfiets te parkeren in door het college daarvoor aangewezen parkeervoorzieningen, langer dan een door het college te bepalen periode;
  2. b.fietsen of bromfietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeren op of aan de weg te laten staan.
3. Het college kan in het belang van de veiligheid en ter voorkoming van hinder een gebied aanwijzen waarin fietsen of bromfietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening mogen worden geparkeerd.
4. Het is verboden om een fiets of bromfiets in een gebied als bedoeld in het derde lid buiten een voor parkeren bestemde voorziening te plaatsen.

### Toelichting

Deze bepaling verbiedt -kort gezegd- het hinderlijk parkeren van fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen. Ingevolge de wegenverkeerswetgeving moeten bestuurders voor het parkeren van hun fiets of bromfiets gebruik maken van het trottoir, het voetpad, de berm dan wel van 'andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen'.

Het parkeren van fietsen en bromfietsen op die plaatsen is dus in principe toegestaan. Ook gehandicaptenvoertuigen mogen gebruik maken van het trottoir om te parkeren.

Op grond van de APV is dit echter niet toegestaan als hierdoor hinderlijke of gevaarlijke situaties ontstaan.

In de onderdelen a tot en met d van het eerste lid worden verschillende hinderlijke en gevaarlijke situaties aangeduid. Ontstaat een dergelijke situatie door het plaatsen van de fiets of bromfiets, dan is het verboden deze te plaatsen. Dat betekent niet dat de (brom)fiets niet elders zou mogen worden neergezet waar deze situatie niet speelt.

Onderdeel a ziet specifiek op het belemmeren van de doorgang door geparkeerde fietsen of bromfietsen. In concrete situaties zal beoordeeld moeten worden wanneer hier sprake van is. Een doorgang van 1,50 meter op trottoirs en voetpaden blijkt in de praktijk vaak voldoende te zijn, maar er zijn situaties denkbaar waarin een grotere doorgang noodzakelijk is (bijvoorbeeld op plaatsen met een hoge voetgangerintensiteit). Ook zijn er situaties denkbaar waarin een ruimte van minder dan 1,50 meter voldoende wordt geacht. Het verbod heeft betrekking op parkeren "op de weg", en is daarom niet alleen van toepassing op voetpaden en trottoirs, maar bijvoorbeeld ook op het stallen van fietsen in openbare parkeervoorzieningen als de fietsflat en de fietspont bij het Centraal Station, die onder de omschrijving van het begrip "weg" in de APV vallen.

De onderdelen b en c zien op veiligheid, doorstroming en uitzicht van het verkeer en op het voorkomen van het ontstaan van schade. Tot slot ziet onderdeel d op het belang dat bewoners of gebruikers van een gebouw hebben bij een onbelemmerde doorgang of uitzicht.

Voor aanhangwagens, motoren, scootmobielen en bakfietsen is geen aparte regeling opgenomen. Voor bakfietsen gelden dezelfde regels als voor fietsen.

De overige voertuigen mogen ingevolge het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens niet op het trottoir geparkeerd worden; op die categorieën zijn de regels voor motorvoertuigen van toepassing en niet artikel 4.27.



Het tweede lid van dit artikel geeft in onderdeel a het college de mogelijkheid parkeervoorzieningen aan te wijzen waar fietsen en bromfietsen slechts een beperkte tijd geplaatst mogen worden. Gedacht kan worden aan gebieden waar een hoge druk wordt ondervonden van geplaatste fietsen, zoals rondom treinstations. De bepaling is opgenomen om deze parkeervoorzieningen vrij te kunnen maken van fietsen die te lang geparkeerd worden of achtergelaten zijn. De duur van de periode kan worden afgestemd op de aard van de locatie waar dit verbod geldt.

Onderdeel b van het tweede lid maakt het verwijderen van fietsen mogelijk die door de eigenaar of gebruiker in de openbare ruimte zijn achtergelaten nadat er kennelijk technische mankementen zijn opgetreden of schade is ontstaan zoals een verbogen of ontbrekend wiel, een ontbrekend zadel, stuur of trapper, een gebroken ketting of als de fiets zichtbaar lange tijd niet is gebruikt (mos op het zadel, gras tussen de wielen en dergelijke).

Reparatie of herstel anderszins kan in deze gevallen in economische zin nog wel de moeite waard zijn maar men neemt hier kennelijk niet de moeite toe.

Als gevolg van het laten staan of laten liggen van de fiets wordt onnodig parkeerruimte ingenomen en kan afbreuk worden gedaan aan het aanzien van de openbare ruimte. Deze is niet bedoeld om niet-gebruikte goederen op te slaan, daarvoor is ze te schaars.

In de praktijk worden dergelijke fietsen eerst voorzien van een label of een sticker om de eigenaar/gebruiker in de gelegenheid te stellen zelf actie te ondernemen voordat ze uit de openbare ruimte worden verwijderd.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen achtergelaten fietsen en fietswrakken.

De verwijdering van de laatste categorie vindt plaats op basis van de regelgeving voor de inzameling en verwijdering van afvalstoffen. Belangrijkste onderscheidende kenmerk tussen de beide categorieën is dat in het geval van een fietswrak, behalve de criteria van het rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud verkeren en het zich in een kennelijk verwaarloosde toestand bevinden, in economische zin niet meer de moeite is om de fiets nog te repareren.

Het derde lid geeft het college de bevoegdheid om gebieden aan te wijzen waar fietsen of bromfietsen alleen mogen worden neergezet in daarvoor bestemde parkeervoorzieningen zoals rekken, nietjes, fietsparkeervakken en stallingen.

Van deze bevoegdheid kan gebruik worden gemaakt in het belang van de (verkeers)veiligheid en ter voorkoming van hinder voor passanten en andere weggebruikers. Vooral op druk bezochte punten zoals stations, winkelcentra, uitgaansgebieden en onderwijsinstellingen kan een grote en onordelijk neergezette hoeveelheid fietsen tot overlast en een onveilige verkeerssituatie voor andere weggebruikers leiden.

Als een gebied wordt aangewezen waar het verboden is om buiten de daarvoor bestemde voorzieningen fietsen te plaatsen, dienen er in het betreffende gebied in beginsel voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn voor fietsers die kort willen parkeren (bijvoorbeeld voor dagelijkse boodschappen) en voor fietsers die voor langere tijd willen parkeren (bijvoorbeeld voor winkelen, uitgaan of een treinreis).