

Juridische aspecten handhaving op fietsparkeren

Utrecht, april 2012

Kenniscentrum Fietsberaad i.s.m. adviesbureau Berenschot

Versie 2.

De belangrijkste wijziging ten opzichte van versie 1 is de tekst van de model-APV op pagina 5 naar aanleiding van de uitspraak van de Rechtbank 's-Gravenhage van 4 januari 2012.

1 Inleiding

Fietsers vinden in grote getale hun weg van en naar het station. In de afgelopen jaren is het gebruik van de fiets van en naar het station sterk gegroeid. De verwachting is dat deze positieve ontwikkeling zich de komende jaren doorzet.

Om het stationsgebied bereikbaar te houden voor fietsers en leefbaar voor gebruikers en omwonenden, is het belangrijk dat de beschikbare fietsenstallingscapaciteit goed wordt benut en dat het fietsparkeren beheersbaar blijft. Handhaving op het fietsparkeren is daarbij een belangrijk hulpmiddel. Bijvoorbeeld om de overlast van fout geparkeerde fietsen te verminderen of om de beschikbare stallingscapaciteit optimaal te benutten door het verwijderen van weesfietsen.

Veel gemeenten worstelen met de vraag hoe de handhaving van het fietsparkeren op een juridische correcte manier mogelijk te maken en uit te voeren. Deze notitie biedt gemeenten inzicht in de meest actuele kennis over de juridische aspecten van de handhaving op het fietsparkeren en biedt gemeenten houvast om, op een juridisch correcte wijze, invulling te geven aan de handhaving op het fietsparkeren binnen de gemeente. De nadruk ligt daarbij op de handhaving op het fietsparkeren bij stations, maar deze notitie is ook van toepassing op andere gebieden in de gemeente, zoals winkelgebieden en de binnenstad. Het gestelde voor fietsen geldt ook voor bromfietsen.

Uitgangspunt in de praktijk – en daarom ook in deze notitie – is dat gemeenten het fietsparkeren via *publiekrechtelijke* weg handhaven. Hoofdstuk 2 gaat in op de voorbereiding en uitvoering van publiekrechtelijke handhaving.

Een andere mogelijkheid om verkeerd geparkeerde fietsen aan te pakken, is het gebruik maken van zogenaamde huisregels in stallingen die *niet* tot de openbare ruimte behoren (de privaatrechtelijke aanpak). Hier gaat hoofdstuk 3 nader op in.

De derde mogelijkheid is handhaving via het strafrecht. Dat betekent dat handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en het daarop gebaseerde Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 plaatsvindt. Op deze mogelijkheid wordt in hoofdstuk 4 ingegaan.

2 Publiekrechtelijke handhaving

De handhaving op het fietsparkeren is – zolang die fietsen in de openbare ruimte staan geplaatst – een gemeentelijke (ook wel publieke) taak. Doelen zijn immers het creëren van een veilige openbare ruimte, het voorkomen van schade aan de openbare ruimte, het verbeteren van de bereikbaarheid en voor sommige gemeenten ook het verbeteren van het uiterlijk aanzien van de gemeente.

Voordat een gemeente kan beginnen met handhaven, moet eerst een drietal voorbereidende stappen worden doorlopen. Deze stappen komen aan de orde in paragraaf 2.1. Vervolgens wordt in paragraaf 2.2 stapsgewijs de feitelijke uitvoering van de handhaving besproken.

De regels voor publiekrechtelijke handhaving verschillen per type overtreding. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen gevaarlijk geparkeerde fietsen, fout geparkeerde fietsen, weesfietsen en fietswrakken. Onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de belangrijkste (publiekrechtelijke) handhavingskenmerken per type overtreding die in dit hoofdstuk aan de orde komen.

Tabel 2.1: overzicht van publiekrechtelijke handhavingskenmerken per type overtreding				
	Gevaarlijk geparkeerde fiets	Fout geparkeerde fiets	Weesfiets	Fietswrak
Kenmerken. De fiets is geparkeerd voor een (nood)uitgang, brandkraan, op een blindegeleidestrook of direct aan of op de tram-/busbaan of rijweg.	... geparkeerd buiten de expliciet door het college daarvoor aangewezen voorzieningen en/of plaatsen en/of ruimten.	... langer dan de in de APV opgenomen toegestane termijn onafgebroken/ ongebruikt geparkeerd in een bepaald gebied.	... rijtechnisch in onvoldoende staat (er is niet mee te rijden / er missen essentiële onderdelen of deze zijn defect) én is uiterlijk verwaarloosd (er is lang niet op gereden, de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan).
In APV opnemen dat:	Geparkeerde fietsen geen gevaar, schade of belemmering mogen veroorzaken.	In bepaalde gebieden fietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening of plaats mogen worden geparkeerd.	Er een maximum parkeertermijn voor fietsen geldt in bepaalde gebieden. De gemeente mag de termijn zelf bepalen. Gebruikelijk is 14 of 28 dagen.	Het verboden is om fietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op of aan de weg te laten staan.
Begunstigings- termijn	Geen.	1 tot 24 uur, afhankelijk van de situatie.	1 tot 2 dagen.	1 tot 2 dagen.
Bewaartermijn	2 tot 13 weken, afhankelijk van de waarde van de fiets.			

2.1 Voorbereiding van de publiekrechtelijke handhaving

Om publiekrechtelijk te kunnen optreden tegen verkeerd geparkeerde fietsen, moeten gemeenten een wettelijke grondslag hebben. Daarvoor zullen gemeenten de regels voor het fietsparkeren op moeten nemen in hun Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Meer concreet dienen gemeenten, om de handhaving op het fietsparkeren mogelijk te maken, ter *voorbereiding* de volgende drie stappen te doorlopen:

1. Besluiten voor welke typen geparkeerde fietsen handhaving wenselijk is.
2. Het vastleggen van regels voor het fietsparkeren in de APV.
3. Het vastleggen van het beheergebied en de maximale parkeertermijn in een uitvoeringsbesluit.

Stap 1: Besluiten voor welke typen geparkeerde fietsen handhaving wenselijk is

Bij de regels voor het fietsparkeren kan de gemeente onderscheid maken tussen de volgende typen situaties van verkeerd geparkeerde fietsen: gevaarlijk geparkeerde fietsen, fout geparkeerde fietsen, weesfietsen en fietswrakken.

Gevaarlijk geparkeerde fietsen: Dit zijn fietsen die zo geparkeerd staan dat deze gevaar opleveren, doordat ze bijvoorbeeld de doorgang voor hulpdiensten belemmeren of de in-/uitgang of de vluchtroute voor gebruikers van een gebouw (gedeeltelijk) versperren. Ook een fiets waarvan een wiel uitsteekt op het fietspad of rijbaan, of een fiets die de blindengeleidenstrook blokkeert, staat gevaarlijk geparkeerd.

Het verwijderen van deze fiets is spoedeisend: de fiets is zodanig geparkeerd dat deze fiets direct moet worden verwijderd om de gevaarlijke of de zeer hinderlijke situatie op te heffen.

Fout geparkeerde fietsen: Dit zijn fietsen die buiten de expliciet door het college daarvoor aangewezen voorzieningen en/of plaatsen en/of ruimten zijn geparkeerd. Redenen om tegen dit soort fietsen op te treden zijn bijvoorbeeld dat deze fout geparkeerde fietsen overlast geven, doordat deze de doorgang van looproutes verkleinen en/of zorgen voor een rommelig straatbeeld.

Weesfietsen: Dit zijn fietsen die langer dan de in de APV opgenomen toegestane termijn onafgebroken geparkeerd staan in een door het college aangewezen gebied.

Fietswrakken: Dit zijn fietsen die:

1. Rijtechnisch in onvoldoende staat zijn (er is niet mee te rijden, want er missen essentiële onderdelen en/of essentiële onderdelen zijn defect).
2. Uiterlijk verwaarloosd zijn (er is lang niet op gereden en de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan. Dit is te zien aan stof, mos, verdroogde en lekke banden, begroeiing en een verroeste ketting).

Of een fiets een fietswrak is, wordt beoordeeld op basis van deze twee criteria gezamenlijk.

Beleidsmatige en praktische overwegingen

Afhankelijk van datgene wat de gemeente wil bereiken met de handhaving op het fietsparkeren, worden de fietsparkeerregels toegespitst op deze typen verkeerd geparkeerde fietsen.

Een aantal praktische aspecten kan een rol spelen bij de besluitvorming over de vraag voor welk type fietsen de gemeente beleid wil maken en daarmee handhavend optreden. Zo stuit de handhaving op fout geparkeerde fietsen vaak op weerstand als er onvoldoende stallingsplaatsen zijn. Veel gemeenten handhaven daarom niet op fout geparkeerde fietsen, als er aantoonbaar te weinig stallingsplaatsen zijn.

Voor weesfietsen geldt dat handhaving minder urgent en noodzakelijk is in gemeenten waar er juist voldoende stallingsruimte is. In die gemeenten zou kunnen worden volstaan met één tot twee weesfietsacties per jaar of handhaving op weesfietsen gekoppeld aan onderhoud- of schoonmaakwerkzaamheden aan de stalling.

Stap 2: Het vastleggen van regels voor het fietsparkeren in de APV

Als is bepaald ten aanzien van welke type fietsen de gemeenten regels wil maken om handhavend op te kunnen treden, moet de gemeente daarvoor in de APV een wettelijke grondslag creëren. Daarbij moeten gemeenten zich wel bedenken dat er een beginselplicht tot handhaving bestaat. Deze plicht houdt in dat als gemeenten in de APV een wettelijke grondslag opnemen om op het fietsparkeren te gaan handhaven, zij in de praktijk ook handhavend moeten gaan optreden.

In de APV moet de gemeente ten minste de volgende aspecten regelen om de bevoegdheid te hebben om handhavend op te treden tegen verschillende type verkeerd geparkeerde fietsen:

- Ten aanzien van *gevaarlijk geparkeerde fietsen* moet in de APV worden geregeld dat geparkeerde fietsen geen gevaar, schade of belemmering mogen veroorzaken.
- Ten aanzien van *fout geparkeerde fietsen* moet in de APV geregeld zijn dat in bepaalde gebieden fietsen uitsluitend in een daarvoor bestemde voorziening of plaats of ruimte mogen worden geparkeerd.
- Ten aanzien van *weesfietsen* moet in de APV worden geregeld dat er een maximum parkeertermijn voor fietsen geldt in bepaalde gebieden.
- Ten aanzien van *fietswrakken* moet in de APV¹ worden geregeld dat het verboden is om fietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op of aan de weg te laten staan.

¹ Voor fietswrakken kan ook gebruik worden gemaakt van Afvalstoffenverordening. Een in de openbare ruimte aangetroffen fietswrak kan beschouwd worden als een afvalstof die niet overeenkomstig de regels voor het aanbieden van huishoudelijke afvalstoffen is aangeboden en kan zonder verdere kennisgeving worden afgevoerd en vernietigd. Daartoe moet wel in het op de Afvalstoffenverordening gebaseerde uitvoeringsbesluit een definitie van het begrip fietswrak worden opgenomen. Mocht een gemeente gebruik maken van de Afvalstoffenverordening, dan is het aan te raden om geen regels voor fietswrakken in de APV op te nemen. Dat zou immers tot onduidelijkheid over het toepasselijke regime kunnen leiden.

Belangrijk is verder dat het gebod of verbod zelf ook uitdrukkelijk in de APV is opgenomen².

Onderstaand is een voorbeeldtekst opgenomen, waarmee de handhaving op gevaarlijk geparkeerde fietsen, fout geparkeerde fietsen, weesfietsen en fietswrakken in de APV is geborgd.

Artikel [...]: Parkeren en overlast van fietsen en bromfietsen³

1. Het is verboden op door het college in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, of ter voorkoming van schade aan de openbare ruimte of gezondheid aangewezen plaatsen op de weg, fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
2. Het is verboden op door het college aangewezen openbare plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan (weesfietsen).
3. Het is verboden fietsen en bromfietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op of aan de weg te laten staan (fietswrakken).

Stap 3: Vaststellen van het beheergebied en de maximale parkeertermijn in een uitvoeringsbesluit

Als de gemeente de bevoegdheid voor handhaving op het fietsparkeren in de APV juridisch heeft geborgd, dan moet zij de gebieden aanwijzen waar deze bevoegdheid van toepassing is. Voor weesfietsen geldt aanvullend nog dat de gemeente moet aanwijzen in welke gebieden welke maximale parkeertermijn geldt. Deze aanwijzingen legt het college vast in een *uitvoeringsbesluit*.

Het college dient het stallinggebied zo specifiek mogelijk (op straatniveau) in het uitvoeringsbesluit aan te geven.

De in het uitvoeringsbesluit vast te leggen maximale parkeertermijn voor weesfietsen is afhankelijk van de lokale situatie. In het algemeen geldt: hoe groter het stallingstekort, hoe korter de maximale parkeertermijn. Het is gebruikelijk een maximale parkeertermijn van 14 dagen of 28 dagen aan te houden. Een maximale parkeertermijn van bijvoorbeeld 3 maanden is namelijk weinig effectief. Labels waarmee weesfietsen te herkennen zijn moeten dan 3 maanden aan fietsen blijven zitten. Een vrij lange periode waarin 'saboteurs' maar ook fietsendieven hun slag kunnen slaan. Een korte parkeertermijn van 7 dagen is alleen aan te raden bij hele grote stations met een hoge parkeerdruk of in drukke gebieden waarin alleen maar sprake is van bezoekersparkeren en waarbij het eigenlijk nooit nodig is om een week

² Zie hiervoor de uitspraak van de Rechtbank 's-Gravenhage van 4 januari 2012 (AWB 11/5584 BESLU).

³ Het eerste lid van dit artikel is afgeleid van artikel 5.12 van de model-APV van de VNG. Het derde lid is overbodig als dit al in de APV is geregeld conform artikel 5.5 van de model-APV.

te parkeren. Het is overigens wel aan te bevelen binnen een gemeente zoveel mogelijk dezelfde parkeertermijn te hanteren. Dat is voor fietsers het meest duidelijk.

Onderstaand is een voorbeeldtekst voor een uitvoeringsbesluit opgenomen. De gemeente kan hier nog de motivering aan toevoegen waarom juist voor dit gebied het uitvoeringsbesluit wordt genomen.

Voorbeeldtekst Uitvoeringsbesluit fout geparkeerde fietsen

“BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE [...],

overwegende, dat

het ingevolge artikel [...] van de Algemeen plaatselijke verordening gemeente [...] (APV) mogelijk is op de weg gelegen plaatsen aan te wijzen waar het in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, dan wel ter voorkoming van schade aan de openbare ruimte of gezondheid, verboden is fietsen of bromfietsen buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan;

(...)

BESLUITEN

[naam gebied], begrensd door [namen straten], aan te wijzen als gebied waar het verboden is fietsen of bromfietsen buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan, *[zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte situatietekening]*;

(...)

[INWERKINGTREDING EN ONDERTEKENING]”

Voorbeeldtekst Uitvoeringsbesluit weesfietsen

“BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE [...],

overwegende, dat

het ingevolge artikel [...] van de Algemeen plaatselijke verordening gemeente [...] (APV) mogelijk is openbare plaatsen aan te wijzen waar het verboden is fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan;

langer dan [14/28] dagen onbeheerd geparkeerde (brom)fietsen die op legitieme fietsparkeerplaatsen geparkeerd staan, de geringe parkeercapaciteit zwaar belasten;

gelet op het bepaalde in artikel [...] van de APV;

(...)

BESLUITEN

[naam gebied], begrensd door [namen straten], aan te wijzen als gebied waar het verboden is om fietsen of bromfietsen langer dan [14/28] dagen onafgebroken te parkeren, *[zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte situatietekening]*;

(...)

[INWERKINGTREDING EN ONDERTEKENING]”

Het advies is om de regels die gelden in het beheergebied met borden zichtbaar aan te kondigen in het beheergebied. Een dergelijke aankondiging is echter in strikte zin juridisch niet noodzakelijk. Plaats de borden op duidelijk zichtbare plaatsen. Op de bebording moet altijd worden verwezen naar het van toepassing zijnde artikel uit de APV. Hiernaast is een voorbeeld opgenomen.

Sommige gemeenten gebruiken het (verbods)bord E3 uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, om aan te geven dat er een fietsparkeerverbod geldt. Als de gemeente echter heeft gekozen voor publiekrechtelijke handhaving via de APV, mogen geen RVV-borden worden gebruikt, maar moet gewerkt worden met bovenstaand APV-bord.⁴ Zie verder hoofdstuk 4.

Op grond van artikel x:xx van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het verboden:

- (Brom)Fietsen te parkeren buiten de daarvoor aangewezen voorzieningen, plaatsen, of ruimten.
- (Brom)Fietsen langer dan [7/14/28] dagen onafgebroken te parkeren.
- (Brom)Fietsen te parkeren die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren.

(Brom)Fietsen die in strijd met deze bepalingen uit de APV zijn geparkeerd, worden verwijderd en afgevoerd naar het Fietsdepot aan de [adres] in [plaats].

Voor informatie over verwijderde (brom)fietsen kunt u terecht bij xxx,
Tel. 0123456789 of www.xxxx.nl

⁴ Mocht een gemeente er toch voor kiezen om een zogenaamde E3-bord te plaatsen, dan biedt artikel 170 van de Wegenverkeerswet 1994 wel de mogelijkheid voor het college van burgemeester en wethouders, om in bepaalde in de wet genoemde gevallen, via publiekrechtelijke weg op te treden. Artikel 170 bepaalt namelijk dat indien een fiets (of een ander voertuig) in strijd met (in dit geval) een E3-bord is geplaatst en bovendien verwijdering van die fiets noodzakelijk is in verband met a) het belang van de veiligheid op de weg, of b) het belang van de vrijheid van het verkeer, of c) het vrijhouden van aangewezen weggedeelten en wegen, de betreffende fiets door middel van bestuursdwang kan worden verwijderd.

2.2 Uitvoering van de publiekrechtelijke handhaving

De *uitvoering* van de handhaving op het fietsparkeren bestaat uit een aantal basisactiviteiten:

1. Het vaststellen van een overtreding van de APV.
2. Het aanzeggen van bestuursdwang (door het opmaken van een beschikking).
3. Het bieden van de gelegenheid aan de overtreder om de overtreding te herstellen (de begunstigingstermijn).
4. Het feitelijk toepassen van bestuursdwang (het verwijderen van de fiets).
5. De opslag van de verwijderde fiets.
6. Het vernietigen/verkopen/om niet overdragen van de niet opgehaalde fiets.

Deze activiteiten zijn in het algemeen voor elke fiets hetzelfde, maar hebben bij de concrete uitvoering specifieke kenmerken die afhankelijk zijn van het type verkeerd geparkeerde fiets (gevaarlijk, fout, weesfiets of wrak).



Activiteit 1: Het vaststellen van overtreding van de APV

Een door het college van de gemeente gemandateerde toezichthouder stelt vast of een fiets al dan niet geparkeerd staat volgens de in de APV gestelde parkeerregels. Het is daarbij van belang dat de toezichthouder op basis van duidelijke criteria (zie het samenvattend overzicht op pagina 2) kan vaststellen of de fiets *gevaarlijk* of *fout* is geparkeerd en deze criteria ook in de praktijk goed toepast.

Het vaststellen van overtreding van de verbodsbepalingen in de APV vergt voor weesfietsen een extra handeling. Dit komt omdat weesfietsen, in tegenstelling tot andere typen verkeerd geparkeerde fietsen, uiterlijk niet als zodanig herkenbaar hoeven te zijn. Aan het uiterlijk van de fiets is immers niet automatisch af te zien hoe lang de fiets op die plek is geparkeerd. Om

er achter te komen welke fietsen de maximale parkeertermijn hebben overschreden (de weesfietsen), worden de fietsen in het beheergebied 'gelabeld' door het bevestigen van bijvoorbeeld een koordje of sticker om zowel een spaak als om een vast deel van de fiets. Het label breekt als de fiets wordt verplaatst. Na de maximale parkeertermijn kan van de fietsen die nog een label/koordje hebben dat intact is, worden geconstateerd dat zij de maximale parkeertermijn hebben overschreden en dus 'in overtreding' zijn.

Veel gemeenten kiezen er overigens voor een onopvallend koordje te gebruiken om de parkeerduur vast te stellen, zodat 'saboteurs' minder in de verleiding komen de labels te verwijderen. Denk ook aan de 'rommel' die een verwijderd label mogelijk kan veroorzaken

Activiteit 2: Het aanzeggen van bestuursdwang (door het opmaken van een beschikking)

Na het constateren van een overtreding van de APV, neemt een door het college gemandateerde toezichthouder het besluit om bestuursdwang aan te zeggen door een beschikking op te maken. Deze beschikking kan echter in veruit de meeste gevallen niet aan de overtreder zelf worden overhandigd, omdat de eigenaar van de fiets in het algemeen niet bekend is⁵. Daarom wordt de beschikking in de praktijk in de vorm van een sticker of label aan het stuur van de fiets bevestigd. Als de eigenaar zijn verwijderde fiets bij het Fietsdepot komt ophalen, ontvangt deze de beschikking ook in de vorm van een op schrift gesteld besluit.

De beschikking moet toegespitst zijn op de aard van de overtreding. Het is dus noodzakelijk separate beschikkingen voorhanden te hebben voor de verschillende typen verkeerd geparkeerde fietsen (gevaarlijk geparkeerde fietsen, fout geparkeerde fietsen, weesfietsen en fietswrakken) of één format beschikking, met daarop alle mogelijke overtredingen. In onderstaand kader is aangegeven welke informatie ten minste op de beschikking moet staan.

Informatie op de sticker of label

- Datum: De datum en het tijdstip van uitreiken van de beschikking.
- De aard van de overtreding: Bijvoorbeeld: Deze fiets staat langer dan [xx] dagen aaneengesloten geparkeerd. Dat is verboden op grond van art x.xx van de APV. Daarom is besloten bestuursdwang toe te passen en de fiets te verwijderen.
- De begunstigingstermijn: U krijgt nog 48 uur de tijd om de fiets zelf te verwijderen. Na het verstrijken van deze periode wordt de fiets verwijderd op last van de gemeente.
- *Optie: De kosten voor verwijdering zullen worden verhaald op de eigenaar en bedragen € [xx,xx].*
- De naam van de gemandateerde, en website: [naam gemandateerde, website].

⁵ De Raad van State heeft in een uitspraak van 9 februari 2005 (AB 2005, 226) gesteld dat, omdat de overtreder ten tijde van het toepassen van bestuursdwang niet bekend was, het op schrift gestelde besluit niet aan de overtreder bekend hoefde te worden gemaakt vóórdat bestuursdwang werd toegepast. Het ging in dit geval overigens om een verwijderde fiets.

Activiteit 3: Het bieden van gelegenheid om de overtreding te herstellen (begunstigingstermijn)

Als een overtreding van de fietsparkeerregels in de APV is geconstateerd, moet doorgaans een begunstigingstermijn worden geboden voordat een fiets wordt verwijderd en afgevoerd. Een begunstigingstermijn (of hersteltermijn) is een bepaalde periode waarin de eigenaar en/of gebruiker van de fiets de gelegenheid krijgt om de overtreding te herstellen *voordat* de fiets wordt verwijderd.

De duur van de begunstigings-/hersteltermijn verschilt per type overtreding van de fietsparkeerregels:

- Bij *gevaarlijk geparkeerde fietsen* moet afgezien worden van een begunstigingstermijn. De situatie is spoedeisend. Om het gevaar weg te nemen, moet de fiets direct verwijderd worden. Als er toch een begunstigingstermijn wordt gegeven, is er kennelijk geen sprake van een gevaarlijk geparkeerde fiets, maar van een fout geparkeerde fiets. Er hoeft bij gevaarlijk geparkeerde fietsen vóóraf ook geen beschikking uitgereikt te worden, maar wel áchteraf.
- Bij een *fout geparkeerde fiets*, waarbij er geen noodzaak is voor spoedeisende verwijdering, dient de begunstigingstermijn enerzijds lang genoeg te zijn om de eigenaar van de fiets in staat te stellen de overtreding ongedaan te maken en de fiets op de daarvoor aangewezen plaatsen neer te zetten. Anderzijds moet de begunstigingstermijn niet zo lang zijn dat er de facto sprake is van het gedogen van het fout parkeren van de fiets of dat dit voor anderen de aanleiding kan zijn om hun fiets ook buiten de daarvoor aangewezen voorzieningen of plaatsen te parkeren.
Er is nog weinig jurisprudentie over een begunstigingstermijn voor een fout geparkeerde fiets, waardoor daar nog geen eenduidig advies over te geven is. In bijlage 1 bij deze notitie is een aantal voorbeelden van uitspraken van rechters opgenomen over de (lengte van de) begunstigingstermijn. Het lijkt redelijk om in een stationsgebied een begunstigingstermijn van minimaal 1 tot maximaal 24 uur aan te houden. Bij een te langere termijn is er feitelijk sprake van het gedogen van de overtreding.
- In het geval van een *weesfiets* heeft de rechter een begunstigingstermijn van 1 tot 2 dagen tot nu toe acceptabel gevonden.
- Ook voor een *fietswrak* kan een begunstigingstermijn van 1 tot 2 dagen aangehouden worden. Indien fietswrakken worden verwijderd op grond van de Afvalstoffenverordening, kunnen de fietswrakken direct worden verwijderd en (eventueel na controle op diefstal) vernietigd.

Een milde vorm van bestuursdwang is dat de toezichthouder gevaarlijk of fout geparkeerde fietsen zelf op een goede plek zet. Dit heeft verschillende voordelen: de gevaarlijke situatie wordt per direct opgeheven, het stimuleert andere fietsers om hun fiets ook netjes te parkeren, het is publieksvriendelijk en voor alle betrokkenen goedkoper. Formeel juridisch gezien kan het goed zetten van fietsen echter ook als bestuursdwang beschouwd worden.

Activiteit 4: Het feitelijk toepassen van bestuursdwang (het verwijderen van de fiets)

Na afloop van de begunstigingstermijn worden de fietsen met een beschikking door de toezichthouder zelf of in opdracht van de toezichthouder verwijderd. Als de fiets met een slot aan de 'vaste wereld' is bevestigd, dan mag het slot worden opengebroken. De fiets wordt gebracht naar een (gemeentelijk) AFAC/Fietsdepot waar de fiets door de gemeente wordt opgeslagen.



Activiteit 5: Opslag van de verwijderde fiets

De opslagtermijn voor de verwijderde fietsen is afhankelijk van de waarde van de fiets, maar bedraagt minimaal 2 tot 13 weken. Het moment waarop de opslagtermijn begint te tellen is het moment waarop de bestuursdwang wordt uitgevoerd, ofwel het moment waarop de fiets wordt verwijderd. Het is dus niet mogelijk deze periode bijvoorbeeld al in te laten gaan bij het moment van labelen van potentiële weesfietsen.

De opslagtermijn van 13 weken volgt uit artikel 5:30 van de Awb, waarin is aangegeven dat een bestuursorgaan 13 weken na de uitvoering van bestuursdwang de meegevoerde zaken mag verkopen of (laten) vernietigen.

Op grond van het tweede lid van artikel 5:30 van de Awb mag het bestuursorgaan de meegevoerde en opgeslagen zaak eerder dan 13 weken afvoeren als de kosten voor het meevoeren en opslaan van die zaak in verhouding tot de waarde van die zaak onevenredig hoog worden. In het derde lid van hetzelfde artikel is opgenomen dat meegevoerde zaken minimaal 2 weken bewaard moeten worden, ongeacht de waarde van die zaak.

Concreet betekent dit dat als de kosten voor het meevoeren en opslaan van een fiets onevenredig hoog worden in verhouding tot de waarde van die fiets, dat een gemeente dan

die fiets korter mag bewaren dan de termijn van 13 weken. In feite hangt de bewaartermijn dus samen met de waarde van de fiets: hoe lager de waarde van de fiets, hoe korter (maar minimaal 2 weken) de gemeente deze hoeft te bewaren.

De Awb zegt niets over de wijze waarop de fietsen moeten worden bewaard. Het uitgangspunt is dat het registratie- en bewaarsysteem dusdanig moet zijn ingericht dat de fietsen aan de rechtmatige eigenaren kunnen worden teruggegeven.

Het Fietsberaad wil in de volgende versie van deze notitie een tabel opnemen met gegevens over de economische waarde van fietsen enerzijds en de feitelijke bewaarkosten anderzijds. Zo kan eenvoudig vastgesteld worden, hoe lang een verwijderde fiets bewaard moet worden. Tips en suggesties kunt u mailen naar info@fietsberaad.nl

Activiteit 6: Het vernietigen/verkopen/om niet overdragen van de niet opgehaalde fiets

Indien de overtreder zijn/haar fiets op komt halen, dan wordt de beschikking op grond waarvan bestuursdwang was toegepast aan de eigenaar overhandigd. De gemeente kan de kosten van het weghalen, overbrengen en opslaan van de fiets verhalen op de eigenaar van de fiets.

Indien de opslagtermijn is verstreken en de fiets niet is opgehaald, kan de gemeente op grond van artikel 5:30 van de Awb de fiets verkopen, vernietigen of om niet geven aan een derde partij.

Het is aan te bevelen de fiets alleen te verkopen nadat de fiets is gecontroleerd op diefstal en de fiets voorzien is van een (nieuw) framenummer.

3 Privaatrechtelijke handhaving

Het is ook mogelijk dat via het privaatrecht wordt opgetreden tegen verkeerd geparkeerde fietsen. Dat zou mogelijk kunnen zijn bij stallingen en ruimten die niet behoren tot de openbare ruimte, bijvoorbeeld omdat de stalling niet voor iedereen vrij toegankelijk is. In bijlage 2 bij deze notitie is meer achtergrond gegeven bij de vraag waarom de privaatrechtelijke aanpak alleen mogelijk zou kunnen zijn bij stallingen die *niet* tot de openbare ruimte behoren⁶.

Fietsers die hun fiets parkeren in een dergelijke stalling gaan een (privaatrechtelijke) overeenkomst aan met de beheerder van de stalling. In dat geval wordt de verhouding tussen de beheerder van de stallingen en fietser bepaald door het privaatrecht. De beheerder kan dan van de fietser vragen of hij zich conformeert aan zijn huisregels, die onder andere kunnen gaan over de parkeertermijn.

Een punt van aandacht bij de privaatrechtelijke aanpak van verkeerd geparkeerde fietsen is nog wel het volgende. Hoe groter de betrokkenheid van de overheid is bij de privaatrechtelijke aanpak – bijvoorbeeld omdat de gemeente direct of indirect beheerder is van de stalling – hoe groter de kans is dat een rechter kritisch zal onderzoeken of de gemeente niet eigenlijk onder de publiekrechtelijke handhaving probeert uit te komen. Het is daarom aan te raden dit als gemeente zorgvuldig in overweging te nemen, alvorens over te gaan tot het privaatrechtelijk beheer van stallingen die niet tot de openbare ruimte behoren.

Ten slotte is het aanbevelingswaardig om met de inhoud van de (privaatrechtelijke) huisregels aan te sluiten bij de inhoud van de Awb wat betreft de begunstigings- en bewaartermijnen van te verwijderen respectievelijk verwijderde fietsen.



⁶ In sommige gemeenten wordt hierop een uitzondering gemaakt in geval van werkzaamheden en evenementen. In dat geval verwijderen de betreffende gemeenten fietsen vanuit de gedachte dat zij als wegbeheerder de privaatrechtelijke bevoegdheid hebben – mits ruim van te voren aangekondigd – fietsen te verwijderen. De VNG adviseert echter dit publiekrechtelijk te regelen door bij werkzaamheden en evenementen een verkeersbesluit of verkeersmaatregel te nemen, een bord E3 RVV te plaatsen en ruim van te voren aan te kondigen dat fietsen en voertuigen na een bepaalde datum zullen worden verwijderd.

4 Strafrechtelijke handhaving

Een derde mogelijkheid is om via het strafrecht tegen verkeerd geparkeerde fietsen op te treden. Dat betekent dat handhaving van verkeerd geparkeerde fietsen op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) en het daarop gebaseerde Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) plaatsvindt (en dus niet op grond van de APV en de Awb). Meer concreet, betekent dit dat gemeenten in beginsel alleen handhavend kunnen optreden tegen fietsen die niet op het trottoir, het voetpad of in de berm (of op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen) staan geparkeerd. Artikel 27 van de RVV 1990 bepaalt immers dat fietsen en bromfietsen op het trottoir, op het voetpad of in de berm dan wel op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen mogen worden geplaatst.

Gemeenten hebben wel de mogelijkheid om het parkeren op bepaalde plekken te verbieden door op die plekken het bord E-3 te plaatsen (zie hiernaast). Dit bord maakt duidelijk dat het op die plaatsen (meer specifiek: aan de zijde van de plek waar dit bord is geplaatst) verboden is om fietsen te plaatsen, behalve in daartoe bestemde ruimten zoals fietsrekken. Om dit bord te kunnen plaatsen, moet wel een verkeersbesluit worden genomen.



De uitvoering van de strafrechtelijke handhaving van fietsparkeren wordt uitgevoerd door buitengewone opsporingsambtenaren (de zogenaamde BOA's, dus niet door "gewone" gemeentelijke toezichthouders) of door de politie, net als bij andere verkeersovertredingen.

Handhaving van fietsparkeren uitsluitend mogelijk op basis van WVW 1994 en RVV 1990?

In 2011 is de vraag of een verbod op fietsparkeren in de APV mag worden geregeld nog onderwerp geweest van een rechtelijke procedure. De Fietsersbond betoogde dat de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) voldoende middelen zou bieden om ongewenst fietsparkeren te verbieden. Het regelen van een verbod op fietsparkeren in een APV zou daarom niet mogelijk/toegestaan zijn. Met de gemeente Lansingerland is de rechtbank Rotterdam echter van oordeel dat ongewenst fietsparkeren kan worden verboden in de APV. Volgens de rechtbank Rotterdam is de WVW 1994 niet uitputtend bedoeld en kan een verbod op fietsparkeren worden geregeld in de APV (zie de uitspraak Rechtbank Rotterdam d.d. 8 juli 2011, procedurenummer 10 / 2648 BESLU VRLK).

De Fietsersbond is in beroep gegaan tegen deze uitspraak. Zolang er nog geen uitspraak is in dit hoger beroep, is het uitgangspunt dat een verbod op het fietsparkeren via het publiekrecht is toegestaan en in de APV geregeld kan worden.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat in de Leidraad Fietsparkeren van het CROW van december 2010 is opgenomen dat het niet is toegestaan om een verbod op het fietsparkeren te regelen in de APV en dat de WVW 1994 hiervoor de beste handvatten zou bieden. Gelet op de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam is deze passage achterhaald. Of dat zo blijft, is afhankelijk van de uitkomst van het hoger beroep van de Fietsersbond tegen deze uitspraak.

Mocht een gemeente ervoor kiezen om het strafrecht te gebruiken om verkeerd geparkeerde fietsen aan te pakken, dan dient die gemeente in ieder geval met een tweetal aspecten rekening te houden:

- Het strafrecht biedt alleen maar mogelijkheden om op te treden tegen fietsen die *niet* geplaatst zijn op trottoir, het voetpad of in de berm (of op andere door het bevoegde gezag aangewezen plaatsen). Tegen bijvoorbeeld weesfietsen kan op grond van het strafrecht niet worden opgetreden.
- Handhaven via het strafrecht gaat middels boetes. Dat is lastig omdat bijna nooit bekend is wie de eigenaar van de fiets is (voor brommers wel mogelijk via kentekenplaatje). Bij fietsen kan dit in de praktijk dus alleen als er sprake is van een 'heterdaad'. Dat is echter zelden het geval. Daarnaast wordt de overtreding door beboeting *an sich* niet ongedaan gemaakt. Het probleem blijft daarmee dus bestaan.

Daarmee is het niet aan te bevelen dat gemeenten alleen via het strafrecht optreden tegen verkeerd geparkeerde fietsen. Er kan immers geen verschil worden gemaakt tussen de verschillende type fietsen ten aanzien waarvan de gemeente handhaving wenselijk acht. Ook heeft de gemeente de uitvoering van de handhaving niet in eigen hand.

Bijlage 1: Jurisprudentie begunstigingstermijnen

Het vraagstuk van een juiste toepassing van de begunstigingstermijn is veelvuldig in de jurisprudentie aan de orde gekomen. Hieruit blijkt dat de situatie ter plaatse en de juiste toepassing van de regelgeving in de praktijk mede bepalend is voor de wijze waarop handhavend kan worden opgetreden en de begunstigingstermijn die daarbij van toepassing is.

Een overzicht:

- In de zaak 'Amsterdamse fiets' uit februari 2005 ging het om de aan een bouwhek vastgezette fiets. Er was volgens de Raad van State (RvS) gezien "het intensieve gebruik dat door voetgangers van het Stationsplein wordt gemaakt, de daarop plaatsvindende bouwwerkzaamheden en de verwachting dat de plaatsing van de fiets het onjuist plaatsen van andere fietsen uitlokt, sprake van vereiste spoed bij de verwijdering van de fiets". De Afdeling keurde goed dat op grond van artikel 5:24, vijfde lid, Awb (oud) werd afgezien van het geven van een begunstigingstermijn.
- De RvS heeft in mei 2010 een oordeel uitgesproken over het beleid van het college van B&W van Nijmegen om overtreders een begunstigingstermijn van 15 minuten te geven. Een dergelijke termijn heeft iets fictiefs: iemand die zijn fiets bij het station parkeert, komt doorgaans niet binnen 15 minuten terug. Vast stond dat de fietser in dit concrete geval zijn fiets in een loze ruimte tussen fietsklemmen en de omheining van de stalling had geplaatst. Hierdoor werd echter naar het oordeel van de RvS de vrije doorgang in de stalling niet belemmerd en de fiets veroorzaakte geen bijzonder gevaar. Wel werd door het college aangevoerd dat anderen hinder konden ondervinden bij het plaatsen of verwijderen van hun fiets en dat een foutief geplaatste fiets voor anderen aanleiding kan zijn om hun fiets ook buiten de daarvoor aangewezen ruimte te plaatsen. Volgens de RvS was die vermeende aanzuigende werking van een verkeerd geparkeerde fiets niet voldoende om aan te nemen dat er sprake was van spoed. Daarnaast duidt de omstandigheid dat het college een termijn heeft gegund om de overtreding ongedaan te maken, evenmin op een situatie die ingrijpen zonder de beslissing daartoe op schrift te stellen noodzakelijk maakte. De fietser werd dus in het gelijk gesteld.
- In een uitspraak van juli 2011 van de rechtbank Utrecht kwam de eigenares van een fiets die in een doorgang tussen twee rekken geparkeerd stond in verweer tegen verwijdering van haar fout geparkeerde fiets door de gemeente, omdat deze volgens haar niet gevaarlijk, maar hinderlijk geparkeerd stond. In het uitvoeringsbesluit van de gemeente was aangegeven dat gevaarlijk geparkeerde fietsen (fietsen die geparkeerd staan voor een nooduitgang, brandkraan, op een blinde geleide strook of direct aan of op de trambaan of rijweg) een rood label krijgen en na een half uur worden verwijderd, en dat hinderlijk geparkeerde fietsen (fietsen die hinderlijk geparkeerd staan in de looproute of voor een ingang) een groen label krijgen en na 24 uur worden verwijderd. De eiseres voerde aan dat haar fiets geen rood, maar een groen label had moeten krijgen, zodat zij nog 24 uur de tijd had gehad om haar fiets te verwijderen. De Rechtbank oordeelde dat de fiets niet gevaarlijk geparkeerd stond, omdat op basis van de gemaakte foto van de fiets niet afgeleid kon worden dat deze gevaarlijk voor een nooduitgang, brandkraan, op een blinde geleide strook of direct aan of op de trambaan of rijweg geparkeerd stond. Ook werd aangevoerd dat in het dienstrapport was vermeld

dat de fiets was verwijderd met als reden: voetpad/doorgang geblokkeerd, hetgeen een criterium was voor het toekennen van een groen label. De rechtbank oordeelde derhalve dat de fiets geen rood, maar een groen label had moeten krijgen en stelde de eigenares van de fiets in het gelijk.

Bijlage 2: Publiekrechtelijk of privaatrechtelijk handhaven?

In de omgeving van stations zullen de meeste fietsen worden geparkeerd in de zogenaamde “openbare ruimte”⁷. Dit is van belang om te constateren, omdat alleen gemeenten handhavend mogen optreden in de openbare ruimte.

Uitgangspunt van het Nederlandse rechtsbestel is dat overheidsorganen (inclusief gemeenten) in de openbare ruimte handhavend optreden op grond van bestuursrechtelijke bevoegdheden. Dit betekent dat er specifieke regels gelden voor de overheidsorganen waarmee zij rekening moeten houden als zij handhavend op willen treden, bijvoorbeeld als gemeenten verkeerd geparkeerde fietsen wil verwijderen uit de openbare ruimte. Deze specifieke regels zijn neergelegd in de Algemene wet bestuursrecht (“Awb”) en hebben bijvoorbeeld betrekking op de te volgen procedures bij handhaving en de wijze waarop burgers de rechtmatigheid van de handhaving kunnen laten toetsen door een onafhankelijke rechter.

In sommige gevallen is het een overheidsorgaan toegestaan via het privaatrecht bepaalde problemen aan te pakken. Dat kan alleen maar als de aan te pakken problemen zich voordoen in ruimten waar dat overheidsorgaan volgens het privaatrecht rechthebbende is, bijvoorbeeld omdat het overheidsorgaan eigenaar is van die ruimte. Toegespitst op het fietsparkeren, dan zou een dergelijke privaatrechtelijk aanpak eventueel mogelijk zijn als de gemeente eigenaar is van de ruimte waar de fietsers hun fiets parkeren. Daarmee lijkt de overheid in feite gelijk te zijn aan iedere burger die bijvoorbeeld een vreemde de toegang tot zijn erf of huis kan weigeren.

Omdat sommige overheidsorganen de bestuursrechtelijke kaders enigszins als beperkend ervaren – “er worden de burger wel erg veel rechten toegekend en daardoor is het lastig handhavend op te treden” – hebben sommige overheidsorganen in het verleden geprobeerd om onder de bestuursrechtelijke kaders uit te komen. Dit deden zij door zich als eigenaar van de ruimte op het standpunt te stellen dat zij ook via het privaatrecht konden eisen dat burgers zich aan de “huisregels” hielden. In feite werd handhaving op privaatrechtelijke wijze vormgegeven. Zo probeerden overheidsorganen onder de bepalingen uit de Awb uit te komen en gebruik te maken van de (minder strenge) privaatrechtelijke wet- en regelgeving. Het gevolg hiervan is dat de burgers minder rechtsbescherming genieten dan onder het bestuursrechtelijke kader.

De afgelopen jaren is echter veel geprocedeerd over de vraag of de overheid de privaatrechtelijke aanpak zo maar mag gebruiken om eigenlijk handhavend op te treden, zeker als zij ook gebruik kunnen maken van de bestuursrechtelijke aanpak om het probleem aan te pakken.

⁷ De openbare ruimte is de ruimte die voor iedereen vrij toegankelijk is. De meeste openbare ruimte bevinden zich in de open lucht (bijvoorbeeld pleinen, de meeste wegen en straten, etc.), maar vrij toegankelijke (overheids)gebouwen worden eveneens tot de openbare ruimte gerekend.

Dit staat in de juridische literatuur bekend als de problematiek van de “twee-wegen leer”.⁸ Hoewel de uitkomsten van deze procedures van geval tot geval verschillen, is de rechter bij vraagstukken over handhavend optreden sterk geneigd om te oordelen dat overheidsorganen gebruik moeten maken van een openstaande bestuursrechtelijke weg. Daarbij is de rechter van oordeel dat juist bij handhaving de rechtsbescherming van burgers erg belangrijk is. En die rechtsbescherming is in het bestuursrecht beter geregeld dan in het privaatrecht.⁹ In sommige gevallen staat de rechter toe dat een overheidsorgaan op basis van het privaatrecht optreedt tegen burgers, bijvoorbeeld als de wetgever expliciet heeft aangegeven dat een overheidsorgaan onder bepaalde voorwaarden privaatrechtelijk mag optreden. Dit is echter eerder uitzondering dan regel.

Wat betekent het voorgaande nu voor de handhaving van fietsparkeren? Gemeentelijke fietsstallingen zullen in het algemeen kwalificeren als “openbare ruimte”, aangezien ze voor een ieder vrij toegankelijk zijn. Dat geldt voor stallingen op het maaiveld, maar ook voor vrij toegankelijke (semi) inpandige stallingen. Dit betekent dat gemeenten in beginsel verplicht zullen zijn om via het bestuursrecht handhavend op te treden tegen verkeerd geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

Het voorgaande lijkt anders te liggen bij stallingen die niet tot de openbare ruimte behoren, bijvoorbeeld omdat de stalling niet voor iedereen vrij toegankelijk is. In dat geval lijkt het mogelijk dat via het privaatrecht wordt opgetreden tegen verkeerd geparkeerde fietsen. De beheerder van die stalling kan van fietsers vragen dat zij zich conformeren aan huisregels, die onder andere kunnen gaan over de maximale duur van de parkeertermijn.

⁸ Als een bestuursorgaan handhavend wilde optreden had hij tot 1990 in veel gevallen de mogelijkheid te kiezen tussen toepassing van privaaf- of bestuursrecht. Met het Windmill-arrest heeft de Hoge Raad deze keuzevrijheid beperkt en zodoende vorm gegeven aan de twee wegen leer. Met dit arrest zijn namelijk de mogelijkheden van de overheid om privaatrechtelijke sancties op te leggen ter behartiging van haar publieke taak beperkter geworden. Om te bepalen of de overheid beleidsgericht gebruik mag maken van privaatrecht, dient allereerst nagegaan te worden of de betrokken wet zelf een grondslag voor verhaal biedt. Indien dit niet het geval is, dient bekeken te worden of het gebruik van privaatrecht de betrokken regeling op onaanvaardbare wijze doorkruist. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan de inhoud en strekking van de regeling, de wijze waarop de belangen van de burgers door de beoogde regeling zijn beschermd, en of door toepassing van publiekrecht niet eenzelfde resultaat behaald kan worden.

⁹ Anders dan in het bestuursrecht gaat het privaatrecht er namelijk van uit dat de partijen gelijkwaardig zijn, Het privaatrecht houdt daarom in beginsel geen rekening met de specifieke positie van overheidsorganen jegens burgers.

Colofon

Uitgave:

Kenniscentrum Fietsberaad i.s.m. adviesbureau Berenschot, april 2012

Tekst:

Michiel Hes, Berenschot

Rolf Schooleman, Berenschot

Otto van Boggelen, Fietsberaad

Adviescommissie:

Guus Meijer, gemeente Utrecht

Niek Tjihuis, gemeente Utrecht

Theo Zeegers, Fietsersbond

Over het Fietsberaad

Het Fietsberaad is het kenniscentrum van en voor overheden in Nederland. Het Fietsberaad maak onderdeel uit van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Doelstelling

Het Fietsberaad helpt gemeenten, kaderwetgebieden en provincies om voorzieningen voor fietsverkeer te realiseren en te onderhouden. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Het Fietsberaad helpt zijn doelgroepen door kennis, statistische gegevens, ervaringen en andere informatie te (laten) verzamelen en in toepasbare vorm te verspreiden.

Contact:

Bezoekadres Jaarbeursplein 15 - 3521 AM - Utrecht

Postadres Postbus 24051 - 3502 MB - Utrecht

E-mail info@fietsberaad.nl

Internet www.fietsberaad.nl