

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Quicksan 'Weg met de Weesfiets'
19 juni 2008

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Stationsplein 1
Postbus 907
3800 AX Amersfoort
Telefoon 033 4677777
www.twynstragudde.nl

Quickscan 'Weg met de Weesfiets'

Folkert Meijer, Jan Willem Westerweel

Amersfoort, 19 juni 2008
491200/FMI/PFL

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Definities	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Achtergrond en Trends	3
2.1	Achtergrond	3
2.2	Trends	4
3	Organisatie	6
3.1	Gemeenten	6
3.2	Spoorse Partijen	7
3.3	Andere betrokkenen	9
3.4	Conclusie	10
4	Uitvoering en aanpak	11
4.1	Organisatie en uitvoering	11
4.2	Barrières	12
4.3	Successen	13
5	Conclusies en Advies	14
5.1	Conclusies	14
5.2	Advies	14
	Bijlagen	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Twynstra Gudde heeft namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een quick scan uitgevoerd naar mogelijke barrières rondom weesfietsenbeleid. Hiervoor heeft zij interviews afgenomen bij de betrokken Spoorse partijen en een aantal gemeenten (zie bijlage). Vragen die hierbij aan de orde zijn gekomen, zijn: Wat weerhoudt gemeenten met capaciteitsbarrières van het opzetten van een effectief weesfietsenbeleid? Wat zijn hierbij de obstakels die de gemeenten ervaren? Bij wie liggen deze obstakels? Wat zijn effectieve instrumenten om deze obstakels weg te nemen en wat is daarbij de rol voor het Rijk? De beelden en resultaten van de interviews zijn in deze beknopte notitie verwerkt.

1.2 Definities

In praktijk blijkt er regelmatig verwarring te zijn tussen de verschillende typeringen van fietsen in stallingen die onderdeel uitmaken van de problematiek. Hieronder worden de verschillende typen kort gedefinieerd.

‘Weesfietsen

Weesfietsen zijn bruikbare fietsen ‘zonder eigenaar’: ze worden al lange tijd niet meer gebruikt.

Wrakken

Een fietswrak heeft de volgende drie kenmerken:

1. rijtechnisch onvoldoende (er is niet mee te rijden en/of er missen essentiële onderdelen);
2. verwaarloosd (er is lang niet op gereden, de eigenaar heeft er kennelijk afstand van gedaan);
3. geringe economische waarde (opknappen kost meer dan de fiets waard is).

Zwerffietsen

Buiten de rekken gestalde fietsen. Dit betreft met name fietsen op hinderlijke locaties buiten de rekken.’¹⁾

¹⁾) Op basis ‘verwijderingbeleid bij onbewaakte stallingen’, NS Fiets, 2001

Deze quick scan richt zich op het beleid rond de weesfiets. Er wordt vanuit gegaan dat bij goed weesfietsenbeleid nauwelijks wrakken ontstaan (deze worden eerder reeds als wees- of zwerffiets verwijderd).

Daarnaast zal bij goed weesfietsenbeleid de stallingcapaciteit verbeteren, er komt meer ruimte beschikbaar waardoor stallen buiten de rekken minder snel nodig is.¹⁾ Ten slotte zal goed beleid en uitvoering ook een uitstralingseffect hebben, waardoor mensen zich beter aan de regels houden.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt meer achtergrondinformatie gegeven over de problematiek, daarnaast wordt er ook een aantal trends besproken die effect hebben op deze problematiek. In hoofdstuk 3 worden de betrokken organisaties kort weergegeven en hun rol ten opzichte van de weesfiets besproken.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de huidige situatie van de uitvoering en aanpak van weesfietsen. Hier komen barrières en opvallende zaken naar voren. Dit komt samen in hoofdstuk vijf, waar er naast de conclusie ook een advies geformuleerd wordt voor de rol van het Rijk bij de aanpak van weesfietsen.

¹⁾ Hierbij is de vraag of meer capaciteit in de stallingen meer gebruikers aantrekt buiten beschouwing gelaten.

2 Achtergrond en Trends

2.1 Achtergrond

In Nederland wordt veel gefietst, zowel in de vrije tijd als voor het woon-werkverkeer. De fiets speelt daarnaast een belangrijke rol in ketenmobiliteit omdat het een goed vervoersmiddel is van en naar stations. Fietsenstallingen bij stations vormen daarom een belangrijke schakel in de keten.

De afgelopen jaren heeft er groei in het gebruik van de trein plaatsgevonden, gemiddeld genomen was dit 5% per jaar. De verwachting en ambitie¹ is dat deze groei zich doorzet. Er heeft de afgelopen jaren ook groei plaatsgevonden in het gebruik van de fiets als transportmiddel van en naar het station. Gemiddeld is het aandeel van de fiets gestegen van 30% naar 40% op het totaal van transportmiddelen van en naar stations. Gevolgen van de groei van trein en bijbehorend fietsgebruik is de grotere vraag naar stallingcapaciteit bij stations. Hierdoor ontstaan steeds grotere tekorten aan fietsenstallingcapaciteit. Dit kan verholpen worden door de capaciteit te vergroten én door efficiënter met de capaciteit om te gaan. Bijvoorbeeld door een ander stallingbeleid te introduceren of de weesfietsen aan te pakken.

Ervaringen van de afgelopen tijd hebben geleerd dat veel stations in Nederland te maken hebben met ruimtebeperkingen. Deze ruimtebeperkingen hebben te maken met de volgebouwde stationsomgevingen. Het gevolg van de ontwikkeling is dat het steeds moeilijker wordt de bestaande fietsenstallingen aan te passen of om een uitbreiding te realiseren door middel van een nieuwe stalling.

Door de noodzaak van uitbreiding of ander beleid op de lange termijn, zijn complexe en innovatieve oplossingen onvermijdelijk. Op korte termijn is het echter mogelijk om door middel van efficiëncy maatregelen de benutting van de huidige capaciteit van de fietsenstallingen te optimaliseren. De aanpak van weesfietsen kan hier een grote rol bij spelen.

Weesfietsen zijn, zoals eerder genoemd, fietsen die wel plaats in beslag nemen in de stalling maar die niet meer gebruikt worden. Het percentage weesfietsen in de openbare stallingen kan wel oplopen tot zo een 20% van de capaciteit. Strikte handhaving, toezicht of bewaking kan dit aantal omlaag brengen naar maximaal 3 tot 5%.

Gemeenten spelen de sleutelrol bij de aanpak van weesfietsen.

¹ 'Actieplan groei op het spoor', Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2007.

Zij hebben immers de verantwoordelijkheid en de instrumenten om weesfietsen aan te pakken. Ondanks het feit dat er soms grote capaciteitstekorten bestaan in de fietsenstalling, voert de gemeente niet altijd efficiënt weesfietsenbeleid uit.

2.2 Trends

Er is een aantal trends zichtbaar die van invloed zijn op de weesfietsenproblematiek en de barrières rondom het beleid. Deze trends worden hier, vanuit het perspectief van de weesfiets, kort geschetst.

2.2.1 Aandacht fiets

De aandacht voor de fiets neemt toe! Haar belang in ketenmobiliteit, vooral rondom het Openbaar Vervoer, wordt onderkend. Hierdoor worden barrières zichtbaar en komt er meer aandacht voor beleid. De ontwikkeling is groen en duurzaam van karakter en de fiets wordt een onderwerp waarmee organisaties zich kunnen profileren. Dit heeft ook effect op de politiek die soms meer prioriteit geeft aan het belang van de fiets (bijvoorbeeld in de stationsomgeving). Succesvolle voorbeelden hiervan zijn Zutphen en Groningen, waar met politieke prioriteit baanbrekende projecten zijn gerealiseerd.

2.2.2 Stallingen met toezicht

Vanwege de eerder genoemde beperking van de ruimte rondom stations, wordt de fietsenstallingcapaciteit steeds vaker uitgebreid door middel van ondergrondse stallingen. Ondanks dat de kosten voor de bouw en exploitatie vaak hoger uitkomen, biedt de ondergrondse of inpandige stalling wel een voordeel voor weesfietsenbeleid. In ondergrondse of inpandige stallingen is een vorm van toezicht verplicht, hierdoor vermindert het aantal weesfietsen en is de uitvoering van controles makkelijker te organiseren. Stallingen met toezicht vergemakkelijken de uitvoer van een effectief weesfietsenbeleid. Dat geldt ook voor openbare (vaak bovengrondse) stallingen, maar toezicht in de openbare ruimte is wel lastiger te organiseren.

2.2.3 Benutting capaciteit

Door de beperkte beschikbare ruimte wordt benutting van de beschikbare capaciteit steeds belangrijker. Naast weesfietsenbeleid dragen andere maatregelen hier ook aan bij. Een voorbeeld hiervan is het stimuleren van de benutting van de capaciteit in de betaalde stalling. Betaalde stallingen blijken namelijk veelal tot wel 30% leegstand te hebben.

2.2.4 *Integrale aanpak*

Uit ervaring is gebleken dat het organiseren van een integrale aanpak bijdraagt aan het optimaliseren van de stallingcapaciteit en de effectiviteit van de maatregelen.¹⁾ Het stationsgebied is een complexe omgeving waarbij vele facetten van fietsgebruik (stallingcapaciteit, gebruik, fietspaden etc.) en beleid een rol spelen. Een integrale aanpak verhoogt de effectiviteit van de maatregelen. Deze integrale aanpak is verder uitgewerkt in de herziene visie Ruimte voor de Fiets van Prorail.²⁾ Bij een integrale aanpak is er een aantal aspecten van belang:

- bekijk de *totale* capaciteit van de stallingen. Dit gaat dus zowel om stallingen van de gemeente als van NS Fiets
- kijk naar het beheer & toezicht van de stallingen in relatie tot de totale capaciteit en de totale kosten van toezicht/bewaking en handhaving
- betrek de toekomstige ontwikkelingen in de oplossingsruimte, zodat er gebouwd kan worden aan een duurzame oplossing
- kijk welke partijen betrokken dienen te worden om tot een optimale oplossing te komen;
- ga uit van de gemeenschappelijke beelden en ambities
- definieer levensvatbare product/markt combinaties.

De weesfietsenproblematiek vormt dus ook een onderdeel van deze aanpak.

1) Dit betreft de ervaring bij de procesbegeleiding rondom een fietsenstalling bij de gemeente Leiden en het opstellen van de nieuwe visie Ruimte voor de Fiets van Prorail.

2) Vervolgkoers Ruimte voor de Fiets 2008 - 2012 en een doorkijk voor de lange termijn, Prorail 2008

3 Organisatie

In een stationsomgeving zijn er vele partijen vanuit hun eigen rol en visie bij de weesfietsenproblematiek betrokken. Hierbij is de onderlinge rolverdeling niet altijd even scherp. In dit hoofdstuk worden de verschillende partijen en hun rol bij de fiets kort genoemd en worden conclusies en beelden uit de interviews weergegeven.

3.1 Gemeenten

3.1.1 Politiek

- tussen gemeenten kan de aandacht voor de (wees)fiets verschillen. Wanneer de politiek prioriteit geeft aan (wees)fietsbeleid, dan is zij vaak bereid daar meer geld tegenover te stellen
- burgers vinden weesfietsenbeleid een basiskwestie dus kunnen bestuurders er moeilijk mee scoren, voor veel bestuurders is het daardoor niet aantrekkelijk prioriteit te geven aan het onderwerp
- en, wanneer er geen prioriteit is dan is te zien dat veel bestuurders de kosten erg hoog vinden t.o.v. de (zichtbare) baten.

3.1.2 Ambtelijke organisatie

- verschillende afdelingen binnen de gemeente zijn betrokken, zowel op beleid- als uitvoeringsniveau¹⁾
- ook zijn er verschillende disciplines betrokken, zoals juristen voor het opstellen van de APV, beleidsmakers die het beleidskader opstellen en de handhavers en uitvoerders die de fietsen uiteindelijk merken en ruimen, wat de samenwerking kan bemoeilijken
- onderwerp is moeilijk te politiseren
- gemeentes lijken eerst naar alternatieve oplossingen te kijken voordat zij zich richten op weesfietsenbeleid
- per gemeente zijn er ook nog verschillen in de organisatievorm gevonden; er is dus geen algemeen beeld over hoe het beleid en uitvoering rondom weesfietsen georganiseerd wordt
- de verschillende afdelingen benaderen de problematiek ook verschillend vanuit hun eigen inhoud
- interne afstemming is suboptimaal
- kosten zijn verdeeld over verschillende posten en zijn daarom moeilijk in te schatten.

¹⁾) Zoals Verkeer & Vervoer, Ruimtelijke Ordening, Handhaving, Sociale zaken etc.

3.1.3 Conclusies

- alle partijen geven aan dat de gemeente verantwoordelijk is voor het weesfietsenbeleid. Een aantal redenen zijn:
 1. Beleid wordt uitgevoerd op basis van de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV)
 2. Gemeenten zijn vanuit hun rol gewend om verantwoordelijk te zijn voor de openbare ruimte, ook omdat deze taak nauw gelieerd is aan de aanpak van (kleine) criminaliteit en onderhoud rondom het stationsgebied
 3. Weesfietsenproblematiek kan ook buiten het stationsgebied bestaan.
- binnen de gemeente is er vaak sprake van een complexe situatie door het multi actor vraagstuk met verschillende afdelingen en disciplines;
- moeilijk inschatbare kosten en baten worden als drempel gezien voor weesfietsenbeleid
- veel gemeenten proberen zelf het wiel uit te vinden en kijken slecht naar de ervaringen van andere gemeenten. In de kern is het vraagstuk hetzelfde en is er grote overlap te zien in de aanpak. Gesteld kan worden dat alle gemeenten weten wat de opgave is rond weesfietsenbeleid en, welke instrumenten voor effectieve toepassing benodigd zijn, de barrières zitten veelal in de organisatie en de kosten. 'Afkijken' zou daardoor tot resultaat kunnen leiden
- de weesfiets lijkt een recent vraagstuk te zijn, hierdoor lijkt het (nog) moeilijk te politiseren. Daarnaast wordt er pas naar weesfietsenbeleid gekeken als mogelijkheid als er geen andere (mogelijk goedkopere) maatregelen te treffen zijn, zoals het bijplaatsen van capaciteit.

Als blijkt dat de oplossing toch in de weesfietsen zit, dan bedenken ambtenaren (tijdelijke) oplossingen omdat het nog geen politieke prioriteit heeft. Dit leidt tot suboptimale oplossingen waarbij het probleem niet integraal en structureel wordt aangepakt.

3.2 Spoorse Partijen

3.2.1 Prorail

- uitvoerder van het programma 'Ruimte voor de Fiets' (RvdF)
- vanuit dat kader heeft zij veel contact met gemeenten (en andere regionale overheden)
- zij heeft net een herziene visie opgesteld voor het programma waarin zij o.a. verder gaat met het introduceren van een integrale aanpak met 50/50 regeling (samenwerking Spoorse partijen en overheden opereren waarbij kosten gedeeld worden)
- in RvdF worden ook beheersafspraken gemaakt voor de stallingen op een station. Dit gebeurt met gemeenten en NS Poort. In de nabije toekomst zal daarbij goed beleid rondom (wees)fietsen ook verplicht worden gesteld.

3.2.2 NS

- veelal betrokken als grondeigenaar rondom het station, vervoerder en belanghebbende van een schoon en onderhouden stationsgebied
- NS Reiziger en NS Poort hebben deels dezelfde belangen en worden daarom als één partij besproken
- NS Reiziger is door middel van ketenmanagers verantwoordelijk voor het beleid van modaliteiten het stations (parkeerplaatsen (fiets en auto), ketenvervoer etc.)
- NS Poort stelt in samenwerking met gemeenten beheersconvenanten op, waarin afspraken worden gemaakt over het beheer rondom stations en de stallingen. Hierin kunnen afspraken gemaakt worden dat weesfietsen worden aangepakt. NS kan daarbij advies geven over de weesfietsen, maar de gemeente blijft verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering. De regiodirecteur van NS en de wethouder van de gemeente sluiten uiteindelijk het convenant, welke op 'good will' is gebaseerd. Het convenant is een goede basis voor dialoog tussen de betrokken partijen over onder andere de plaatsing, beheer en handhaving van fietsenstalling rondom het station. Het merendeel van de gemeenten heeft echter nog geen convenant, maar hier wordt aan gewerkt.

3.2.3 NS Fiets

- beheerder betaalde stallingen
- NS Fiets kan in hun eigen stalling weesfietsenbeleid uitvoeren op basis van huisregels (buiten APV etc.), zij haalt zelf de fietsen weg maar draagt ze daarna over aan de gemeente (voor opslagtermijn 3 maanden).

3.2.4 Conclusies

- samenwerking en communicatie tussen de Spoorse partijen verloopt niet altijd goed
- gemeenten zien Spoorse partijen vaak als één, terwijl zij verschillende rollen en verantwoordelijkheden hebben rondom de fiets
- spoorse partijen zijn enkel gericht op stations dus hebben daardoor niet altijd zicht op de problematiek in gemeenten
- spoorse partijen zijn vaak zijdelings betrokken bij weesfietsenproblematiek (RvdF, beheersconvenant), maar hebben daarin wel een aanjagende rol;
- spoorse partijen overleggen specifiek over problematiek rondom de fiets in stationsomgeving in de Stuurgroep RvdF van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W). Dit is een goed platform om de onderlinge communicatie te verbeteren en kennis uit te wisselen over de verschillende lopende trajecten. Vanuit verschillende partijen bestaat daarom ook de wens om de resultaten van de trajecten in de Stuurgroep te delen.

3.3 Andere betrokkenen

3.3.1 *Fietsersbond*

- de Fietsersbond is een belangenorganisatie die de belangen voor de fietser verdedigt en probeert te waarborgen
- zij ondersteunt fietsers bij 'onterechte' acties (weghalen fiets zonder reden etc.)
- daarnaast adviseert zij en wordt ze geconsulteerd door overheden en Spoorse partijen om zaken rondom de fiets te verbeteren.

3.3.2 *Fietsberaad*

- het Fietsberaad is onderdeel van het Kennisplatform Verkeer en vervoer, wat weer onder het nationaal mobiliteitsberaad valt
- het Fietsberaad is een kenniscentrum voor fietsbeleid. De doelstelling van het Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. Uitgangspunt is de kennisbehoefte van medewerkers, bestuurders en volksvertegenwoordigers van decentrale overheden
- zij zetten onderzoeken uit en houden trends bij (zoals voor- en natransport bij OV, fietsparkeren etc.).

3.3.3 *Conclusies*

- de belangenorganisaties dienen als ondersteuning, advisering en als waakhond voor betrokken organisaties
- zij hebben veel kennis over de gang van zaken rondom fietsbeleid, ook door de betrokkenheid in meerdere gemeenten
- vanuit hun kennis en rol binnen het speelveld hebben de Fietsersbond en het Fietsberaad de mogelijkheid om de kennisuitwisseling tussen gemeenten te verbeteren. Zij zijn ervan op de hoogte waar barrières bestaan én waar succesvol beleid wordt gevoerd. Daarnaast richten zij zich meer op de gehele weesfietsenproblematiek, terwijl de Spoorse partijen zich 'enkel' op het stationsgebied richten. Toch blijkt dat zij niet alle gemeenten goed kunnen bereiken en dat kennisoverdracht lastig is
- om het verschil van inzicht tussen de Spoorse en niet Spoorde partijen te verbeteren en om de gemeentelijke belangen te verhelderen, kunnen de genoemde organisaties eventueel sterker betrokken worden in de Stuurgroep RvdF.

3.4 Conclusie

Binnen het stationsgebied is er op het gebied van de fiets sprake van zowel een intern als extern multi actor vraagstuk. Intern omdat er binnen gemeenten, naast het onderscheid van de politiek en de ambtenarij, verschillende afdelingen en disciplines mee gemoeid zijn. Zij werken vanuit hun eigen visie en soms zonder direct contact. Dit leidt tot complexiteit en heeft regelmatig tot gevolg dat weesfietsenbeleid niet of niet goed wordt opgezet. Zo blijken toe te passen criteria en termijnen voor weesfietsen (opgenomen in de APV) bij uitvoerders niet altijd helder. Extern geldt hetzelfde. Er zijn meerdere Spoorse partijen betrokken en dit kan leiden tot onduidelijkheid en suboptimale situaties. Hier komt bij dat geen van de (in- of externe) partijen een regierol heeft in het stationsgebied. Goed overleg en duidelijke verantwoordelijkheidsrelaties tussen alle partijen zijn daarom van belang om tot een oplossing te komen.

Er zijn twee aspecten die bij de ontwikkeling van goed weesfietsenbeleid aan bod moeten komen:

- de betrokkenheid van vele partijen wordt georganiseerd met een heldere rolverdeling en verantwoordelijkheid tussen deze partijen (maatwerk per gemeente)
- de noodzaak van samenwerking en communicatie wordt gedeeld.

4 Uitvoering en aanpak

4.1 Organisatie en uitvoering

Zoals gezegd hebben sommige gemeenten moeite met het opzetten van een goede organisatie die zorgvuldig beleid opstelt, uitvoert en evalueert. Toch is er een aantal gemeenten, die het weesfietsenbeleid via een standaard aanpak organiseren. Zij geven aan dat deze prima functioneert. De kosten zijn hoog en niet goed terug te verdienen, maar dit is eigen aan de problematiek. De stelling van deze gemeenten is dan ook dat er geen wezenlijke knelpunten bestaan voor goed weesfietsenbeleid.

Een standaard aanpak richt zich op drie pijlers:

1. Goede communicatie naar fietseigenaren en uitvoerders;
2. Heldere criteria en procedures
3. Zorgvuldige uitvoering.

Andere gemeenten gaven aan op een of meerdere van deze pijlers tekort te schieten en dat daardoor de steun uit de omgeving in gevaar kan komen. Deze steun vanuit (lokale) politiek, belangenorganisaties en ook de 'fietsende treinreizigers' is van groot belang voor een succesvol weesfietsenbeleid.

4.1.1 *Proces standaard aanpak*

Zonder de inhoudelijke stappen minutieus te beschrijven, is het verhelderend een beknopte schets van de standaard stappen weer te geven. Dit maakt duidelijk dat een effectief weesfietsenbeleid door gemeenten mogelijk is. Een gemeente besluit weesfietsenbeleid te organiseren en stemt dit met de betrokken afdelingen af. Door middel van de toevoeging van een lid aan een artikel (betreffende wrakken en verkeerd gestalde fietsen) in de APV wordt het beleid juridisch vastgelegd (bv door vastleggen maximale stallingduur).

Fietsers worden middels lokale media vooraf op de hoogte gesteld van de periodieke acties. De standaard invulling is om een termijn van 28 dagen te hanteren voordat een fiets wordt weggehaald. De gemeente is echter vrij om een andere termijn te hanteren. De controle vindt plaats door het markeren van de fiets, dit gebeurt door medewerkers onder controle van een gemandateerde ambtenaar (zoals een Bijzonder Opsporings Ambtenaar (BOA), maar er bestaan ook andere vormen). Na de periode van 28 dagen worden fietsen verwijderd en naar de opslag gebracht. Om claims te voorkomen, maken veel gemeenten gebruik van foto's om haar bewijslast te ondersteunen.

Waar mogelijk worden framenummers in de administratie opgenomen. In de opslag moet een fiets volgens de Gemeentewet 13 weken (3 maanden) opgeslagen worden. Daarna mag de fiets vernietigd of verkocht worden. Deze periodieke acties moeten op een structurele basis uitgevoerd worden.

4.2 Barrières

Er kan gesteld worden dat alle gemeenten weten wat de opgave is rond weesfietsenbeleid, maar dat de invulling van effectief beleid voor velen nog nieuw en onduidelijk is. Door het beleid consequent uit te voeren is effectief beleid in theorie zonder knelpunten uit te voeren. Toch zijn er uit de praktijk wel zaken te noemen die soms door gemeenten als barrières worden ervaren of die een efficiënt proces soms in de weg staan. In deze paragraaf worden deze barrières puntsgewijs besproken.

Algemeen

- weesfietsen zijn onderdeel van een integraal vraagstuk van fietsbeleid in de stationsomgeving
- in het stationsgebied is te zien dat veelal de stallingcapaciteit niet genoeg benut wordt. Er is regelmatig onderbenutting te zien in de bewaakte stallingen (tot wel 30%). Daarnaast worden onbewaakte openbare stallingen ook niet optimaal gebruikt, doordat deze vanaf een bezettingsgraad van 90% reeds 'optisch' vol staan
- de stallingduur is in de openbare stallingen vaak nog onbeperkt. Een maximale stallingduur draagt bij aan de bewustwording van stallingcapaciteit, het optimaliseren daarvan en de controle daarop.

Beleid

- gemeenten geven geen prioriteit aan (wees)fietsbeleid;
- gemeenten leren slecht van elkaar en hebben te weinig zicht op de succesvolle aanpak van anderen;
- communicatie van het beleid en de maatregelen in het restrictiegebied is vaak slecht; hierdoor weten fietsers niet goed waar ze aan toe zijn.

Uitvoering

- de uitvoering gebeurt niet altijd zorgvuldig waardoor klachten ontstaan;
- goed beleid zorgt voor minder weesfietsen maar het resultaat wordt, bij frequent en zorgvuldig handelen, ook minder tastbaar (minder weesfietsen te verwijderen). Hoe behoud je prioriteit voor strikt en zorgvuldig beleid?;
- vaak is een gemeentelijke beheerder (ofwel uitbested) verantwoordelijk voor de uitvoer, maar zijn de weesfietsen vaak geen hoofdtaak. Hierdoor krijgt de weesfiets niet genoeg aandacht;
- de frequentie waarmee weesfietsenbeleid wordt uitgevoerd schiet vaak tekort door:
 1. Te weinig opslagcapaciteit
 2. Tekort aan gemandateerde toezichthouders
 3. Budget

Proces

- gemeenten horen zich aan lange termijnen te houden (28 dagen APV en 13 weken gemeentewet) bij een zorgvuldige handhaving
- de 13 weken opslag wordt als te lang gezien, temeer omdat uit gegevens blijkt dat fietsen na 2 á 3 weken zelden worden opgehaald bij de opslag
- opslag van de verwijderde fietsen is vaak duur. Dit kan eventueel deels met leges of bewaarkosten opgevangen worden. Daarnaast wordt de opslag vanwege kostenbesparing veelal ver buiten het centrum geplaatst, buiten het bereik van het OV. Dit wordt als nadelig door de fietser gezien;

Kosten

- kosten zijn onduidelijk en verdeeld over vele potjes, hierdoor is het vaak een belemmering om te starten met goed beleid en uitvoering.

4.3 Successen

Naast belemmeringen en barrières zijn er ook successen naar voren gekomen die bijdragen aan het goed, zorgvuldig en strikt uitvoeren van het weesfietsen-beleid. De successen zijn behaald door bijvoorbeeld:

- een maximale stallingduur te introduceren
- heldere criteria voor de weesfiets en de uitvoeringsprocedures op te stellen
- te communiceren naar de fietsers én met de andere organisaties
- zorgvuldig te handelen.

Dit creëert ook draagvlak bij de burger (en de politiek).

Een integrale aanpak door verschillende gemeentelijke afdelingen biedt niet alleen moeilijkheden, maar kan ook kansen bieden doordat de voordelen per afdeling worden versterkt. Zo blijken veel gemeenten het probleem van weesfietsen te combineren met sociale werkverschaffing (bijv. reïntegratie-trajecten). Hierdoor kunnen de budgetten van de afdelingen verkeer en vervoer en sociale zaken (actief op gebied van sociale werkgelegenheid) gecombineerd worden rondom de weesfietsenaanpak. Op deze wijze kunnen onaantrekkelijke hoge handhavingkosten van goed weesfietsenbeleid beperkt worden.

Een ander succesvoorbeeld is het aantrekken van een conciërge voor de buitenruimte in het stationsgebied. Deze conciërge kan aanwijzingen geven aan fietsers, is een vraagbaak voor de gebruiker en houdt toezicht in de omgeving. Naast dat dit klantvriendelijk is, werkt het ook als preventiemiddel. Mensen weten dat er gecontroleerd wordt en dat ze worden aangesproken op hun gedrag. Zo blijven stallingen ordelijk en overzichtelijk en raken fietsen minder snel beschadigd of in de vergetelheid. Een conciërge zorgt daarom ook voor een vermindering van het aantal weesfietsen. De preventie zorgt weer voor lagere kosten voor het weesfietsenbeleid. Tot slot kan de conciërge ook de uitvoering van het weesfietsenbeleid oppakken.

5 Conclusies en Advies

5.1 Conclusies

Op basis van de quick scan kan gezegd worden dat er geen algemene onoverkomelijke knelpunten bestaan voor gemeenten om goed weesfietsenbeleid op te zetten. Bij de invulling en uitvoering zijn wel een aantal barrières te onderscheiden. Gemeenten kennen de opgave, maar weten niet hoe deze effectief ingevuld kan worden.

De dubbele multi actor situatie zorgt voor enkele barrières. Zowel in- als extern zijn er meerdere partijen en disciplines betrokken en is er geen duidelijke regisseur; dit maakt het organiseren complex. Daarnaast zijn hierdoor ook de kosten en baten onduidelijk. Alle partijen zien de gemeente als verantwoordelijke actor voor de problematiek. De andere partijen hebben vanuit hun eigen rol wel invloed.

De basis van weesfietsenbeleid is voor alle gemeenten gelijk. Het juridische kader is hetzelfde en er is overlap in het organiseren van het beleid. Binnen gemeenten is te zien dat er verschillende situaties bestaan (andere vormen van organisatie etc.), hierdoor is de basis niet altijd exact te kopiëren. Het organiseren van weesfietsenbeleid blijft altijd maatwerk. Per gemeente moet daarom gezamenlijk worden gekeken hoe vanuit de basis, in een integraal perspectief, goed beleid kan worden georganiseerd.

Op basis van de genoemde barrières zijn er een aantal zaken waarmee de gemeenten ondersteund kunnen worden. Deze worden besproken in het advies.

5.2 Advies

Ondanks dat weesfietsenbeleid gemeenteproblematiek is, is er toch een aantal zaken die het Rijk kan ondernemen om een impuls te geven aan gemeenten met capaciteitstekort en weesfietsenproblematiek.

5.2.1 *Standaard aanpak*

Zoals uit de quickscan naar voren is gekomen, is de basis van goed en zorgvuldig weesfietsenbeleid een aanpak die zich richt op goede communicatie, heldere criteria en procedures en een zorgvuldige uitvoering. Deze standaard aanpak kan benut worden om in een specifieke situatie gezamenlijk naar een oplossing te zoeken. Op deze manier wordt de bestaande kennis optimaal benut terwijl er ruimte blijft voor een specifieke invulling.

Veel gemeenten geven aan een gebrek aan kennis en ervaring te hebben waardoor de opzet en uitvoering van het beleid moeilijk is. Een standaard aanpak die ingaat op de juridische randvoorwaarden en succesvolle voorbeelden van andere gemeenten kan daarom zeer succesvol zijn. Gemeenten kunnen dan de (basis)kunst 'afkijken'. De twee kernzaken voor de basismethodiek zijn de juridische aspecten en de best practices. Deze worden kort toegelicht.

Juridische zaken

De juridische aspecten bij weesfietsenbeleid kunnen complex zijn. Een gemeente heeft te maken met de APV, Gemeentewet, BOA's, termijnen en verantwoordelijkheden. Kortom, veel partijen zien de juridische kant als een onduidelijke situatie.

Gemeenten hebben aangegeven de juridische termijnen lang te vinden. Allereerst is er de 28 dagen termijn die in het gros van de APV's wordt toegepast. Gemeenten geven aan dat een kortere termijn (bijvoorbeeld 14 dagen) bij kan dragen aan effectiever beleid. Toch is het voor veel gemeenten niet duidelijk of deze 28 dagen termijn verplicht is of dat zij zelf de termijn mogen verkorten. De 28 dagen zijn niet verplicht, de gemeente kan kiezen voor een kortere termijn. Of er hierbij een minimumtermijn gehanteerd moet worden (vanuit hogere wetgeving) is onduidelijk en moet verder uitgezocht worden.

De lange termijn komt weer als bezwaar naar voren bij de opslagperiode van 13 weken, vooral omdat de fietsen na 3 weken veelal niet meer worden opgehaald. Hierbij is wel duidelijk dat de gemeente deze niet mag inkorten omdat deze is gebaseerd op de Gemeentewet.¹⁾

Om onduidelijkheden te voorkomen zou er in de basismethodiek aangegeven moeten worden wat de juridische procedures en mogelijkheden voor gemeenten zijn. Hierbij kan ook gekeken worden naar de mogelijkheden voor het inkorten. Zo zou er een advies gegeven kunnen worden voor een termijn in de APV.²⁾ Hetzelfde geldt voor de termijn in de Gemeentewet, maar omdat de gemeente daar geen invloed heeft ligt de rol bij het Rijk. Het Rijk zou kunnen kijken naar de termijn van 13 weken en of inkorten tot de mogelijkheden hoort.

¹⁾ De Gemeentewet betreft een wet in formele zin, dat wil zeggen dat het door het Rijk wordt bepaald. Een gemeente heeft daarom zelf ook geen invloed op deze termijn.

²⁾ Het is niet duidelijk of een andere wet eisen stelt aan een minimale termijn.

Best Practices

Gemeenten proberen zelf vaak het wiel uit te vinden, maar er zijn genoeg succesvoorbeelden rondom weesfietsenbeleid, dus gemeenten kunnen beter leren en kennis benutten van andere gemeenten. Hier kunnen een aantal uitwerkingen van succesvoorbeelden voor dienen Werk hierbij zowel het beleid, het juridische kader en de uitvoering uit. Licht daarbij toe wat de voor- én nadelen zijn en probeer de kosten zo goed mogelijk in kaart te brengen. Hierdoor kunnen gemeenten een beter beeld krijgen hoe ze effectief weesfietsenbeleid op kunnen stellen. Op basis van de succesvoorbeelden kan een schets gemaakt worden van een 'standaard' organisatie en uitvoering van weesfietsenbeleid.

5.2.2 Spoorse partijen

Alle partijen hebben aangegeven dat het weesfietsenbeleid onderdeel is van gemeenteproblematiek, de Spoorse partijen zijn enkel zijdelings betrokken. Vanwege het multi actor karakter en het belang van een integrale benadering, moeten de krachten wel gebundeld worden. Alle Spoorse partijen hebben kennis rondom weesfietsen, komen in contact met regionale overheden en komen in hun eigen werk met weesfietsen in aanraking. De Spoorse partijen kunnen daardoor goed bijdragen door gemeenten aan te jagen en kennis over te dragen. Dit kan sterker geformaliseerd worden, bijvoorbeeld als volgt:

- NS richt zich bij het opstellen van het beheersconvenant met een gemeente ook sterk op weesfietsen
- NS Fiets kan vanuit haar eigen ervaring met weesfietsenbeleid in samenwerking een sterke aanjagende rol hebben en eventueel betrokken worden bij de uitvoering (zoals in Zutphen)
- Prorail eist goed weesfietsenbeleid bij gemeenten waar zij een capaciteitsuitbreiding realiseert vanuit RvdF.

Naast deze expliciete acties is het ook van belang dat alle partijen kennis- verspreiding stimuleren. De uitgewerkte standaardmethode zou hier een goede basis voor zijn.

5.2.3 Het Weesfiesteam

Er is een aantal gemeenten die met capaciteitstekort in de fietsenstallingen zitten in hun stationsgebied en die moeite hebben om weesfietsenbeleid op te zetten. Om op de korte termijn tot resultaat te komen en deze gemeenten op weg te helpen, kan er een 'weesfiesteam' georganiseerd worden. Dit team dient om een impuls te geven aan gemeenten met tekorten en belemmeringen.

Twynstra Gudde

Het 'weesfietsenteam' kan met behulp van de basismethodiek in goed overleg met de gemeente een advies geven over de op te zetten organisatie. Hierbij wordt maatwerk geleverd op basis van de standaard werkwijze, de organisatie van de gemeente en de omstandigheden rond het station. Dit gebeurt in een integrale werkwijze in samenwerking met alle betrokkenen.¹⁾

Tot slot dient vermeld te worden dat het weesfietsenteam een tijdelijk karakter krijgt om een impuls te geven aan gemeenten met een barrière en welke moeite hebben om goed weesfietsenbeleid in te vullen en uit te voeren. Op de lange termijn zijn de Spoorse partijen en de belangenorganisaties de aangewezen partijen om aangesproken te worden door gemeenten met een barrière. Zij kunnen dan, naast de uitvoering van de eigen programma's, ook kennis verspreiden rondom weesfietsen. Vanuit hun ervaring kunnen zij de gemeenten eventueel ook ondersteunen bij het politiseren van het onderwerp, omdat zij de belangen goed kunnen inzien. Dit gebeurt wel vanuit hun dagelijkse werkzaamheden en niet vanuit een aparte aanpak.

¹⁾ Naar de mogelijke organisatie van het weesfietsenteam zal in een aparte notitie worden gekeken.

Bijlagen

Betrokken gemeenten

<i>Naam</i>	<i>Gemeente</i>	<i>Datum</i>
Dhr. C. Bakker	Amersfoort	29-05
Dhr. F.W.T. Lamberts	Apeldoorn	02-06
Dhr. E. Brouwer	Culemborg	18-06
Dhr. L. Pons	Delft	02-06
Dhr. J.J. Michon	Den Haag	10-06
Mevr. C. van Barneveld	Eindhoven	11-06
Mevr. M. Menalda	Haarlem	13-06
Dhr. M. de Soeten	Hilversum	04-06
Dhr. P. van den Anker	Nijmegen	03-06
Dhr. J. Maijers	Rotterdam	06-06
Dhr. B. van der Meulen	Stadsregio Amsterdam	09-06
Dhr. B. Bonhoff	Woerden	04-06
Dhr. H. Schoolderman	Zwolle	04-06

Betrokken partijen

<i>Naam</i>	<i>Organisatie</i>	<i>Datum</i>
Dhr. O. van Boggelen	Fietsberaad	06-06
Mevr. M. Van Bree, dhr. W. Bot	Fietsersbond	30-05
Dhr. E. Le Couvreur, dhr. H. Gelissen	NS Reizigers, NS Fiets	03-06
Dhr. M. Wienbelt	Prorail	03-06