

Fietsparkeren bij stations heeft de afgelopen jaren in toenemende mate iets problematisch gekregen.

Met een combinatie van redenen: stedenbouwkundige leegte-esthetiek die fietsen per definitie als 'chaos' betitelt, grote en toenemende capaciteitstekorten in de fietsparkeervoorzieningen en – daar al of niet mee samenhangend – 'onfatsoenlijk fietsparkeergedrag'. Opruimacties worden daarom steeds belangrijker in fietsland.

Aan Ligtermoet & Partners is opdracht gegeven om, hoofdzakelijk op basis van een inventarisatie

bij zo'n 25 stations, zo nauwkeurig mogelijk in beeld te brengen op welke wijze en in welke context opruimacties worden uitgevoerd en daar aanbevelingen uit af te leiden. De praktijkinformatie is gebundeld en geordend in Publicatie 13 van het Fietsberaad: Beheer en handhaving van fietsparkeren bij stations. De publicatie is, met koppelingen naar achterliggende documenten, beschikbaar op www.fietsberaad.nl.



Vier groepen (fiets-)opruimacties zijn te onderscheiden als het gaat om het 'object' van het opruimen:

1. aanpak van fietswrakken;
2. aanpak van gevaarlijk of hinderlijk geplaatste fietsen
3. aanpak van (overige) foutief geplaatste fietsen (op punten waar ze niet echt gevaarlijk of hinderlijk zijn);
4. aanpak van weesfietsen: fietsen die lange tijd niet gebruikt worden en door hun eigenaar in de steek gelaten lijken.

In de volgende artikelen worden de belangrijkste uitkomsten besproken als het gaat om hinderlijke en foutief geplaatste fietsen en om weesfietsen.

Hinderlijk, gevloeie

De aanpak van gevaarlijk of hinderlijk geplaatste fietsen is vrij eenvoudig: die moeten verwijderd worden. Andere fout geparkeerde fietsen leveren gemeenten heel wat meer hoofdbreken op. Een analyse.

Dirk Ligtermoet

Als het om fietsparkeren gaat, hebben de categorieën 'hinderlijk/gevaarlijk geplaatste fietsen' en 'foutief geplaatste fietsen' veel met elkaar te maken. Het gaat in beide gevallen om fietsen die 'niet goed staan', zij het in gradaties. Ook de aanpak ervan kent veel overeenkomsten. De geruimde fietsen moeten volgens heldere procedures opgeslagen worden en, wanneer eigenaren zich niet tijdig melden, uiteindelijk verkocht of weggegeven worden. Het grote verschil zit in de juridische basis voor opruimacties. Bij gevaarlijk of hinderlijk geplaatste fietsen is die basis helder: Ze kunnen op grond van artikel 5 van de Wegenverkeerswet direct worden verwijderd. Gevaarlijk of hinderlijk betekent bijvoorbeeld dat de route voor hulpdiensten geblokkeerd is of dat de vluchtroute voor gebruikers van het station gedeeltelijk versperd is. Ook een fiets die uitsteekt op het fietspad of de blindengeleidestroom staat hinderlijk of gevaarlijk gestald.

Wetgeving

Bij de andere foutief geplaatste fietsen (dus niet gevaarlijk of hinderlijk) dient een gemeente die wil ruimen of in ieder geval de mogelijkheid daartoe wil scheppen, de nodige stappen te zetten. Het verbod om fietsen op bepaalde plaatsen of wijzen te parkeren moet in de APV, de Algemene Plaatselijke Verordening, vastgelegd/geregeld worden. Gemeenten hanteren vaak de formulering uit de model-APV van de Vereniging Nederlandse Gemeenten:

Het college kan op de weg gelegen plaatsen aanwijzen 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 gezondheid, verboden is fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.

In een uitvoeringsbesluit moet het college van B&W de APV-bepaling van toepassing verklaren op een of meer gebieden. Via borden moet het publiek worden geïnformeerd en gewaarschuwd. Dan pas heeft de gemeente de bevoegdheid om situaties die tegen de APV-regels ingaan 'op te heffen', de zogeheten bestuursdwang. De zorgvuldigheidsregels omtrent het toepassen van bestuursdwang zijn geformuleerd

Gevaarlijk of alleen fout: grenzen in de praktijk



in de Algemene Wet Bestuursrecht (met name hoofdstuk 5). Deze zorgvuldigheidsregels zijn dus in heel Nederland gelijk.

Termijnen

Hinderlijk of gevaarlijk geplaatste fietsen worden bij de meeste stations daadwerkelijk opgeruimd – en conform de juridische mogelijkheden zonder enige respijt-termijn. Dit type actie wordt wekelijks of (bijna) dagelijks uitgevoerd; een mindere frequentie is ook niet logisch.

Anders ligt het bij de respijtt termijn van foutief geplaatste fietsen. De Fietsersbond heeft de laatste tijd steeds duidelijker en ‘harder’ gekregen dat het juridisch noodzakelijk is om bij toepassing van bestuursdwang eerst de burger een redelijke kans te geven de fout te herstellen. De fiets van de foutieve locatie verwijderen dus. Fietsers die redelijke kans geven, betekent dat de termijn al snel een etmaal moet zijn. Immers, zolang de fietser per trein naar elders is vertrokken (voor werk, school of slapen) is het onmogelijkheid die fout ongedaan te maken. Maar als de fietser weer terug is, zal dat vanzelf gebeuren: de fietser stapt weer op.

De praktijk

De juridisch wellicht noodzakelijke respijtt termijn wordt (nagenoeg) nergens gehanteerd bij fout geplaatste fietsen. Interessant is de constatering dat gemeenten het echter ook niet aandurven om foutief geplaatste fietsen in de praktijk net zo te behandelen als hinderlijk geplaatste fietsen. Hoewel het gros van de gemeenten in de APV een artikel tegen fout fietsparkeren heeft opgenomen, is eigenlijk geen enkele gemeente actief in het ruimen van fout geparkeerde fietsen, zonder argumentaties vanuit hinderlijkheid. Neem Ermelo, het extreemste voorbeeld. Ermelo ruimt periodiek alle fout geplaatste fietsen, maar dan

Hinderlijk en gevaarlijk in Utrecht

Opvallend: De gemeente Utrecht heeft, na vele klachten, als nieuw formeel beleid dat gevaarlijk gestalde fietsen direct – na een half uur – worden verwijderd, met name fietsen die in looproutes zijn geplaatst, op het trottoir, op blindengeleidelijnen of voor toegangen tot nooddeuren, maar dat fietsen die alleen ‘hinderlijk’ staan pas na 24 uur worden verwijderd.

Juridisch is het onnodig dit zo te regelen (de Wegenverkeerswet maakt direct verwijderen al mogelijk) en is het bevreemdend of in ieder geval vernieuwend. Want de jurisprudentie maakt geen onderscheid tussen gevaarlijk en hinderlijk. Praktisch is het weinig zinvol (de hinderlijk geplaatste fietsen zijn de volgende dag bijna allemaal weg) en voor de uitvoerders wel erg ingewikkeld: Zonder heldere definities moet een onderscheid gemaakt worden tussen gevaarlijk, hinderlijk en gewoon foutief.

Er speelt bij Utrecht CS wel iets dat het onderscheid tussen gevaarlijk en hinderlijk kan verklaren: De capaciteit schiet dramatisch te kort. Veel fietsers moeten hun rijwiel wel fout parkeren. En dat een deel daarvan dan ook nog hinderlijk blijkt te staan, is ook al bijna onvermijdelijk. In die situatie de fietser toch nog de kans geven, de hinderlijke fiets te verwijderen (bij terugkomst op het station) is wellicht vooral ‘verstandig’.

wel met de redenering dat voor de vele visueel gehandicapte inwoners van Ermelo een fiets buiten de rekken per definitief een gevaarlijke fiets is.

De ‘formele werkelijkheid’ van APV-bepalingen (en daarmee vaak ook van gemeentelijke websites) is dus veel harder dan de praktijk. De soep wordt tamelijk lauw gegeten. Men brengt foutief geplaatste fietsen zelden naar een depot buiten de stationsomgeving. Twee andere typen ‘opruimacties’ worden wel veelvuldig uitgevoerd:

- het verplaatsen van foutieve fietsen naar de rekken, als daar nog capaciteit is (bijv. Zwolle, Middelburg, Harderwijk) of
- het ruimen van alleen hinderlijk geplaatste fietsen – en dat vooral als men weet dat er een aanzienlijk capaciteitsprobleem is en/of als het depot vol zit (bijv. Groningen en Leiden).

Middelburg: een voorbeeld van 'ruimen als sluitstuk'

Op veel stations komt het nog voor dat – in ieder geval op papier – het beleid is om foutief geplaatste fietsen te ruimen, terwijl er een groot capaciteitstekort is. In de praktijk werkt dat slecht: niet effectief en met weinig draagvlak. Beter is het om een werkelijk volledig fietsparkeerbeleid te voeren en minstens aan twee belangrijke kranen te draaien: voldoende capaciteit op juiste plaatsen aanbieden en tegelijk gevaarlijk/hinderlijk geplaatste fietsen en weesfietsen ruimen. Middelburg laat zien hoe het moet – al is het bij een klein station allemaal wel relatief eenvoudig:

Op station Middelburg is het fietsparkeren pas de laatste jaren een probleem geworden, mede door de herinrichting van het stationsgebied. In 2006 is het fietsparkeerbeleid projectmatig opgezet en uitgevoerd, op zeer systematische wijze. Eerst zijn, mede om de werkwijze te beproeven, 100 fietswrakken en 60 weesfietsen verwijderd. Direct daarna (april en mei) is de werkelijke behoefte in kaart gebracht, met als conclusie dat de vraag aan de voorzijde van het station gemiddeld zo'n 100 plaatsen hoger is dan het aanbod (500 plaatsen). Er zijn in de zomer 150 klemmen bijgeplaatst. Al bij de eerste opruimacties is uitgebreid gecommuniceerd; daar toe was ook in februari een communicatieplan gemaakt – waarbij ook de term 'preventieve handhaving' viel. En nu is het plan om de vastgestelde 'repressieve' handhavingsacties structureel uit te voeren: elke twee weken een fietsverplaatsingsactie en 2 keer per jaar een fietswrakkenactie, een weesfietsenactie en een "foutparkeerdersactie": fout geplaatste fietsen los maken en afvoeren. Middelburg ziet het negatieve en riskante van dit laatste type opruimacties goed in. Daarom wil men het zeer zorgvuldig uitvoeren en goed informeren – tot en met het aanspreken van foutparkeerders op de dag van de actie.



vol depot bij komt, is het al helemaal logisch dat men zich beperkt tot ruiming van de meest hinderlijke fietsen. En aanvullend misschien de andere foute fietsen stickert met een waarschuwing dat er na X dagen geruimd wordt (zoals bijv. in Wijchen).

En zo is er in de praktijk, ondanks alle harde woorden in APV's en op websites, uiteindelijk erg weinig ruimte voor de daadwerkelijke verwijdering van fout geplaatste fietsen.

Wat is hinder?

De wat theoretische, papieren discussie over de maatschappelijke en juridische aanvaardbaarheid van het ruimen van slecht fout geplaatste fietsen, wordt in de praktijk echter wel weer een reële discussie vanwege de onduidelijkheid van de begrippen gevaarlijk/hinderlijk. Zie het voorbeeld van Ermelo: De gemeente verklaart feitelijk elke foutief geplaatste fiets 'hinderlijk'. Duidelijk is dat een zodanig oprekken van de term botst met de jurisprudentie van de Wegenverkeerswet. De blindengeleidestroom of de ingang van de stationshal blokkeren zijn aan de andere kant voorbeelden van wat in ieder geval wel 'hinderlijk' is. Alleen zit daar nog erg veel tussen in.

Het is echter ondoenlijk goed zicht te krijgen op de definities die door 'ruimers' op straat gehanteerd worden. Zeker als steeds andere werknemers de ruimingacties uitvoeren, mogen interpretatieproblemen verwacht worden. Aanbevelenswaardig is de constructie waarbij BOA's (buitengewone opsporingambtenaren) fietsen merken die afgevoerd kunnen of moeten worden vanwege hinder, terwijl de uitvoering ervan bij anderen ligt. In duidelijkheid over wat gevaarlijk/hinderlijk is, zit wellicht ook de sleutel om over opruimacties meer consensus te bereiken tussen betrokken partijen. Twee suggesties:

1. Wat veel gemeenten al doen, zou de standaard moeten zijn bij het ruimen van gevaarlijk/hinderlijk geplaatste fietsen: bij het ruimen foto's nemen die de hindersituatie helder in beeld brengen.
2. Behalve om 'toegangen' (tot station, allerlei deuren, brievenbus e.v.a.) gaat het vooral om het blokkeren van voetgangers- en fiets-routes. Wat de voetgangersroutes betreft zou een verkeerskundige maat, waarin intensiteiten en looprichtingen verwerkt zijn, wellicht meer houvast bieden.

Dit patroon uit de praktijk is eigenlijk logisch:

1. Als er voldoende capaciteit is, is het overbrengen van fout geparkeerde fietsen naar een depot (met alle daaraan verbonden procedures, menskracht en opslagcapaciteit) niet alleen vervelend voor de fietser, maar ook voor de gemeente. Het dicht in de buurt in een vrije klem zetten, is voor de gemeente veel handiger – en voor de fietser ook (die heeft daardoor een wellicht 'passende straf': het zoeken naar de eigen fiets). Juridisch klopt het wellicht niet helemaal – ook bij verplaatsing over zeer korte afstand moet de eigenaar de gelegenheid krijgen de fout te herstellen – maar het lijkt onwaarschijnlijk dat hierover juridische procedures gestart worden. Het lijkt aanbevelenswaardig om bij het verplaatsen van fietsen helder te werk te gaan: Duidelijke informatieborden en steeds dezelfde locatie waar fietsen heen verplaatst worden.
2. Als er onvoldoende capaciteit is, is het verwijderen van (slechts) foutief geplaatste fietsen maatschappelijk slecht te verantwoorden – de weerstanden zijn groot. Als daar dan ook nog een