

Weesfietsenacties: essentieel maar arbeidsintensief

Fietsen die wél capaciteit innemen maar nooit gebruikt worden – weesfietsen – vormen een groot probleem op veel stations. De aanpak ervan laat echter veel te wensen over. Toch kan dit probleem goed aangepakt worden, en is het een uitstekend middel tegen capaciteitstekort.

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners

Opruimacties van foutief geplaatste fietsen worden zelden uitgevoerd, om begrijpelijke redenen. Verwacht zou worden, om even begrijpelijke redenen, dat het met de aanpak van weesfietsen heel anders is gesteld. Immers, al jaren is bekend dat bij grotere stations zo'n 20% van de capaciteit ingenomen wordt door die ongebruikte weesfietsen. De recente parkeerdurttellingen van Groen Licht Verkeersadviezen (zie pag. 24) hebben dat weer bevestigd. Desondanks worden weesfietsen-acties zeker nog niet algemeen toegepast. Natuurlijk zijn daar redenen voor; een goede aanpak kent verschillende belemmeringen. Maar er zijn meerdere methodes mogelijk en de bekende belemmeringen lijken toch echt oplosbaar.

Systematische methode: elke fiets en periodiek

De meest uitgebreide methode om weesfietsen aan te pakken wordt al geruime tijd her en der toegepast: Alle geparkeerde fietsen merken en na enkele weken de fietsen die nog steeds niet gebruikt zijn, verwijderen. Het merken van fietsen gebeurt nu bijna overal met stickers over achterspatbord en wiel: de sticker wordt verbroken als de fiets gebruikt wordt. Een andere methode, die voorheen gebruikt werd (krijtstreep op de zijkant van de band en de plaats waar het wiel de straat raakt; na verplaatsing passen de streepjes niet meer bij elkaar) wordt niet vaak meer gebruikt.

De methode is effectief, wanneer structureel uitgevoerd. Groningen laat zien dan op deze manier het percentage weesfietsen tot 3 à 5% beperkt kan blijven. De methode is echter ook arbeidsintensief: men moet alle fietsen langsgaan, en dat enkele weken later weer herhalen.

's Nachts stickeren scheelt al veel. De parkeerdurttellingen van Groen Licht laten zien dat dan gemiddeld bij grote stations 30% minder fietsen staan (zie pagina 19).

Dat de methode effectief is, lijkt in veel gemeenten nu juist het grote probleem. Want effectief betekent

dat er veel fietsen geruimd en dus opgeslagen moeten worden, zeker als men dit voor het eerst doet. Volle depots zijn bij verschillende stations de belangrijkste belemmering.

Makkelijk maar weinig effectief

Wat wel in de nodige gemeenten gebeurt is een wat minder omvattende en minder arbeidsintensieve variant: fietsen waarvan vanwege enkele uiterlijke kenmerken vermoed wordt dat het weesfietsen zijn, worden gestickerd en na een aantal weken geruimd. Veel makkelijker, maar ook veel minder effectief. Immers, om zichtbaar weesfiets te zijn ('grijzig en stoffig') moet de fiets er al erg lang staan. Op deze manier worden dus veel minder fietsen geruimd dan de APV-bepalingen van de meeste gemeenten toestaan. Minder effectief, maar daardoor zijn er ook minder problemen met de opslagcapaciteit. Weesfietsen-acties van dit kaliber zijn gemakkelijk te combineren met het opruimen van wrakken: Periodiek kijken welke fietsen niet meer gebruik worden of niet meer gebruikt kunnen worden.

Een nieuwere methode: Middelburg

Min of meer eenmalige acties zijn bij veel gemeenten vaak wat makkelijker realiseerbaar. Wat dat betreft is de alternatieve methode die Middelburg sinds kort en Enschede en Breda al eerder hanteerden, wellicht een goede suggestie. Althans, voor de stations met wat lagere aantallen fietsen en meer resterende openbare ruimte. Middelburg werkt als volgt:

Door artikelen in huis-aan-huisbladen en posters op het station wordt de opruimactie aangekondigd. Om 5 uur 's morgens worden de rekken met lint afgezet. Fietsers die arriveren tussen 5 en 9 uur, kunnen eenmalig gratis terecht in de bewaakte stalling. Fietsers die na 5 uur hun fiets komen ophalen, worden gewoon toegelaten achter de linten. Tussen 8 en 9 uur wordt door een tiental mensen alle resterende fietsen zonodig losgemaakt en verplaatst naar een tijdelijk depot elders op het stationsplein. Doorgeknipste sloten worden met tape aan de fietsen bevestigd. Vanaf 9 uur gaan de linten weer weg en is de lege stalling weer



Weesfietsen ruimen vraagt een APV-bepaling en een daarop gebaseerd uitvoeringsbesluit. De model-APV van de VNG: "Het college kan op de weg gelegen plaatsen aanwijzen waar het verboden is langer dan een door hen te bepalen periode gebruik te maken van voor het parkeren van fietsen of bromfietsen bestemde ruimten of plaatsen."

Vaak wordt er in de APV een maximale parkeerduur van 28 dagen geregeld – enkele gemeenten hanteren 2 weken als maximum. Aan fietsen die als weesfietsen geïdentificeerd zijn wordt een kennisgeving vastgemaakt, waarna enkele dagen later de ruiming kan plaatsvinden. Beperking van de maximale parkeerduur zal de effectiviteit van opruimacties (vrije capaciteit) nog vergroten. Vier weken is wel erg veel; een termijn van 2 weken lijkt verstandiger.

Het percentage weesfietsen zal niet wekelijks sterk groeien. Uitvoering van acties eens per kwartaal zal voldoende zijn om het percentage minimaal te houden. Ook is het niet nodig om bij elke actie alle rekken aan te pakken. Men kan het ook naar locatie faseren en zo het werk en de 'opbrengst' aan geruimde fietsen uitmiddelen.

beschikbaar voor fietsers. Het tijdelijk depot blijft één week in werking. Eigenaren kunnen daar op vertoon van een legitimatiebewijs en fiets sleutel hun fiets ophalen. Na die week worden de resterende fietsen geruimd en elders in een depot nog 3 maanden bewaard.

Discussiepunt in de Middelburgse aanpak is dat er sloten worden doorgeknipt van fietsen die er ook volgens de APV gewoon mogen staan. Want mensen die de fiets in het natransport van de trein gebruiken, kunnen hun fiets gewoon de vorige middag/avond hebben neergezet. Peter Mondeel van de gemeente Middelburg weet inmiddels dat het anders moet: "We hebben bij de weesfietsenactie meer dan

10 brieven gekregen van mensen die klaagden over hun doorgeknipte slot, terwijl ze daar toch gewoon mochten staan. Deze mensen hebben we een tegemoetkoming van 30 EUR betaald voor een nieuw slot, maar voortaan gaan we het ook anders doen: Fietsen die met sloten aan het rek vast staan (zo'n 30 van de 700) laten we gewoon staan." Wellicht is het bij andere, grotere stations handiger om, wanneer



Nieuwe parkeerduurmetingen

Groen Licht Verkeersadviezen heeft in opdracht van het Fietsberaad op vier stations nauwkeurige parkeerduurmetingen gehouden. Gedurende vier weken werd met grote regelmaat per 'klem' gekeken of een fiets geplaatst of weggehaald was. De uitkomsten:

Overdag is gemiddeld bij de vier stations nog slechts 3% van de onbewaakte plaatsen onbenut. Een groot deel (45%) komt 's morgens en haalt de fiets later op de dag weer op, maar een groter deel van de capaciteit wordt bezet door fietsen die er langer dan die ene werk- of school-dag staan: een deel hoogstens een week (22%),

maar een groter deel langer dan een week: 31%.

Gemiddeld wordt liefst 23% van de capaciteit bezet door weesfietsen, als fietsen die langer dan 2 weken onaangeroerd blijven zo genoemd mogen worden. De verschillen tussen de vier stations zijn op dit punt gering.

Niet overal blijkt overigens de weesfietsen-situatie zo dramatisch als bij de 4 door Groen Licht onderzochte stations. Rond Utrecht CS zijn in december 2006 weesfietsen verwijderd (28 dagen-termijn); het bleken er slechts 375. Dat is zo'n 4% van de maximale aantallen onbewaakt geparkeerde fietsen.

Parkeerduurmeting van fietsen op vier stations	Gemiddelde van Eindhoven, Haarlem, Leiden, Nijmegen: bezetting van de klemmen	
	dag	nacht
Ochtend brengen en middag/avond halen	45%	0%
Middag/avond brengen en ochtend halen	0%	15%
Van 2 dagen tot 1 week	22%	22%
Tussen 1 en 2 weken	8%	8%
Langer dan 2 weken	23%	23%
Lege plaatsen	3%	32%
Totaal	100%	100%

De nieuwe onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in Fietsberaad-publicatie 14. Binnenkort op www.fietsberaad.nl.

de Middelburgse methode van weesfietsen-acties wordt gevolgd, de fietsen die met sloten vast staan te stickeren en enkele weken later te controleren.

Depotcapaciteit als crux

Veel gemeenten kampen met een tekort aan opslagcapaciteit; een tekort dat leidend wordt in de concrete opruimactiviteiten. Men wil of kan gewoon niet meer fietsen ruimen. Dat dit eind van het draadje de beleidskeuzes bepaalt, is erg ongewenst, zeker nu duidelijk is wat voor probleem weesfietsen vormen. Als ruim 20% van de capaciteit door weesfietsen wordt ingenomen, zijn weesfietsen-acties een belangrijker maatregel om de veelvoorkomende capaciteitstekorten op te lossen.

Gemeenten die de aanpak van weesfietsen hebben laten slossen en er nu werk van willen maken, hebben inderdaad een probleem met depotcapaciteit: uitgaande van 20% weesfietsen is bij een bezetting van 3.000 fietsen een depot nodig dat 600 fietsen extra aan kan. Het gaat dan wel om min of meer eenmalige extra capaciteit: Als een gemeente met enige regelmaat (eens per kwartaal?) weesfietsen blijft ruimen, zal het om veel lagere aantallen gaan. Daarnaast kan de eenmalige piek in benodigde depotcapaciteit beperkt worden door eerst een deel van de fietsparkeerlocaties aan te pakken en pas een tijd later het andere deel.

Specifieke organisatie

Dat volle depots in verschillende gemeenten het beleid bepalen, heeft uiteindelijk vaak te maken met bureaucratische processen: gescheiden diensten en

50% korting op fietsparkeren bij CS

De gemeente Amersfoort en de NS starten maandag 15 januari 2007 een actie waarmee fietsers 50% korting krijgen op een jaarkaart voor de bewaakte fietsenstallingen bij Amersfoort CS. Op maandag 15 en dinsdag 16 januari krijgen alle fietsen die buiten de stallingen geparkeerd staan, een label. Bij inlevering van dit label krijgt de fietser een jaarkaart voor de bewaakte of de geautomatiseerde fietsenstalling voor de halve prijs: € 45,- in plaats van € 90,-.

budgetten, geringe aandacht voor beheer en dergelijke. Meer fundamenteel is blijkt dat het uitvoeren van opruimacties en het professioneel beheren van depots moeilijk lijkt te passen binnen ambtelijke organisaties. Uitbesteding werkt beter, en al helemaal als dit aan een specifieke en dus doelgerichte organisatie kan worden opgedragen. Zo kwam in Amsterdam in 2003 de AFAC (Amsterdamse Fiets Afhandel Centrale) tot stand; een model dat inmiddels door Zwolle is overgenomen en ook elders belangstellend wordt bekeken. De Zwolse AFAC (waar de eerste A nu voor 'Algemene' staat) is in 2005 gestart. Ook U-Stal, de Utrechtse beheerder van bewaakte stallingen, speelt tegenwoordig een rol in de bewaring en afhandeling van geruimde fietsen en wrakken.

Bij station Leiden Centraal is plaats voor 6500 onbewaakt geparkeerde fietsen. De vraag is inmiddels groter. Op de meest ongunstige locatie (Dellaertweg) is er nog een over-capaciteit van zo'n 600 plaatsen, maar als men die niet mee telt is het tekort aan de voorzijde van het station zeker 1.000 plaatsen. Liefst 29% van de plaatsen wordt bezet gehouden door weesfietsen: zo'n 1900 plaatsen. Veel meer dan het tekort dus. Weesfietsen worden in Leiden echter niet opgeruimd. Wel heeft de gemeenteraad van Leiden in november 2006 unaniem een motie aangenomen om te onderzoeken of de capaciteit uitgebreid zou kunnen worden.

