

# Tips voor effectievere handhaving op fietsparkeerduur

Fietsberaadnotitie - Versie 1 september 2019

## Inhoud

1	Inleiding	1
2	Doelstellingen en effectiviteit maximale fietsparkeerduur	2
3	Randvoorwaarden voor handhaving op maximale parkeerduur	3
4	Werkmethode handhavingsacties	5
5	Monitoring handhaving op maximale fietsparkeerduur	9
6	Kansen voor de toekomst	11

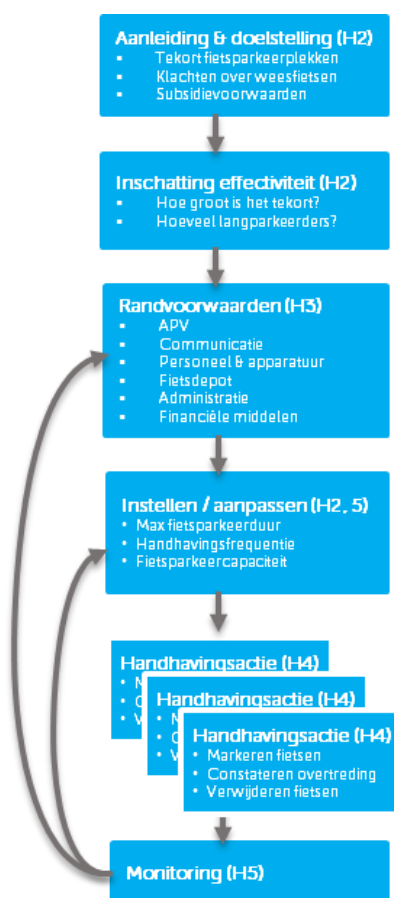
### Auteurs:

Otto van Boggelen (CROW-Fietsberaad),  
Paul Rijnders (Rijnders Verkeersadvies) en  
Egbert Kolvoort (Egbert Kolvoort Advies)

## 1 Inleiding

In september 2012 verscheen het '[Handboek Weesfietsenaanpak - Stappen naar een structurele handhaving op het fietsparkeren](#)'. Dit handboek is door het weesfietsenteam van Berenschot opgesteld in opdracht van NS en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het beschrijft hoe een gemeente tot een weesfietsenaanpak kan komen: van bestuurlijk draagvlak en beleidskader tot handhaving en de inrichting van een fietsdepot.

Veel gemeenten hebben inmiddels een weesfietsenaanpak. In het kader van het Innovatieprogramma Fietsparkeren bij Stations heeft CROW-Fietsberaad in 2018 de praktijk van de weesfietsenaanpak verkend. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd in twaalf gemeenten<sup>1</sup>. Uit deze gesprekken blijkt dat gemeenten over het algemeen goed uit de voeten kunnen met het handboek uit 2012. Aanvullend heeft men wel behoefte aan praktische tips om de handhaving effectiever en efficiënter te maken.



Figuur 1 Stappen voor effectieve handhaving op maximale fietsparkeerduur.

In deze notitie bespreken we in kort bestek alle stappen die nodig zijn voor een (kosten-)effectieve handhaving op de maximale fietsparkeerduur (zie Figuur 1).

De belangrijkste aanvullende tips om de effectiviteit te verbeteren zijn:

- de krijtstreepmethode om overtreding van de maximale fietsparkeerduur te constateren (zie paragraaf 4.2)
- de evaluatiematrix om stapsgewijs de efficiëntie te verhogen (zie hoofdstuk 5).

### 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 behandelt de eerste stappen: het formuleren van doelstelling(en) en de inschatting van (kosten-)effectiviteit.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de randvoorwaarden voor handhaving op fietsparkeerduur.

Hoofdstuk 4 bevat tips voor een praktische werkmethode voor handhaving op parkeerduur.

In hoofdstuk 5 komt de monitoring aan de orde. Dit is de sleutel voor een systematische verbetering van het proces.

Hoofdstuk 6 besteedt aandacht aan actuele ontwikkelingen op het gebied van fietsregistratie.

<sup>1</sup> Leeuwarden, Groningen, Hoorn, Zwolle, Amsterdam, Deventer, Enschede, Utrecht, Leiden, Den Haag, Rotterdam en Sittard-Geleen

## 2 Doelstellingen en effectiviteit maximale fietsparkeerduur

### 2.1 Aanleiding en doelstellingen

De belangrijkste aanleiding voor het instellen van een maximale fietsparkeerduur is meestal een (nijpend) tekort aan fietsparkeerplekken. Overheden willen de schaarse en vaak ook kostbare fietsparkeerruimte optimaal benutten. Ook klachten van bewoners over verwaarloosde fietsen kunnen een reden zijn voor het beperken van de fietsparkeerduur.

Tot slot kunnen subsidievoorwaarden een aanleiding zijn om een maximum parkeerduur in te stellen. Als een gemeente bijvoorbeeld in aanmerking wil komen voor een rijkssubsidie voor de uitbreiding van fietsparkeerplekken bij een station, is handhaving op fietsparkeerduur een voorwaarde.

#### Weesfietsen

Met de maximale fietsparkeerduur kunnen in de eerste plaats weesfietsen verwijderd worden. Dit zijn fietsen die niet meer gebruikt worden en door de eigenaar aan hun lot zijn overgelaten. Weesfietsen houden niet alleen nodeloos schaarse plekken bezet. Met name in woonwijken zorgen ze ook voor ergernis bij bewoners. Voor de aanpak van weesfietsen is een maximale parkeerduur van 28 of 42 dagen toereikend.

#### Langparkeerders

Een maximum parkeerduur kan ook ingesteld worden om lang parkeren te ontmoedigen, zodat er meer ruimte is voor kortparkeerders. In situaties met een nijpend tekort, kan dit bijdragen aan een intensiever gebruik van de fietsparkeercapaciteit op gunstige locaties. De bijbehorende maximale parkeerduur is sterk afhankelijk van situatie en de beoogde doelgroep. Als men bijvoorbeeld voldoende plekken wil vrijhouden voor klanten van een supermarkt in een stationsgebied, is een uur toereikend. Als men de gunstigste plekken nabij het station wil reserveren voor dagelijkse forensen, is een maximale parkeerduur van 48 uur passend. Voor de langparkeerders kunnen dan alternatieven aangeboden worden, bijvoorbeeld op grotere afstand of inpandig tegen betaling. Zie hiervoor ook [Fietsberaadpublicatie 33: Verkenning doelgroepen aanpak voor het fietsparkeren](#).

### 2.2 Inschatting effectiviteit

Voordat overgegaan wordt tot het instellen van een maximale fietsparkeerduur is het raadzaam om de effectiviteit van de maatregel in te schatten. Draagt het daadwerkelijk bij aan de oplossing van het probleem? Hiervoor zijn antwoorden op (minimaal) de volgende vragen gewenst:

- Hoe groot is het tekort aan fietsparkeerplekken op piekmomenten? Dit geeft inzicht in de omvang van het probleem en een legitimatie voor de maatregel;
- Hoeveel klachten zijn er over weesfietsen of langstallers? Vooral van belang in woonwijken.
- Wat is huidige parkeerduur van de fietsen? Wat is het percentage weesfietsen en langstallers? Dit is nodig om te kunnen inschatten of handhaving op maximale parkeerduur zoden aan de dijk zet. Bovendien kan met deze gegevens de gewenste maximale parkeerduur ingeregeld worden. Moet het 6 weken zijn, 4 weken of nog korter?

In de ideale situatie wordt eerst veldonderzoek (tellingen en parkeerduurmetingen) gedaan om deze vragen te beantwoorden. Zie ook [Fietsberaadpublicatie 33: Verkenning doelgroepen aanpak voor het fietsparkeren](#).

Vaak kan echter ook een redelijke inschatting gemaakt worden op basis van bestaand onderzoek en vergelijkbare situaties. Bovendien komen dezelfde vragen aan de orde bij de monitoring van de handhaving (zie hoofdstuk 5). Met de gegevens die tijdens de handhavingsacties verzameld worden, krijgen we gaandeweg een scherper beeld van het aandeel te lang geparkeerde fietsen. Met deze informatie kan de handhavingsfrequentie, de maximale parkeerduur en de fietsparkeercapaciteit bijgesteld worden.

In deze notitie werken we met de aanname dat het handhaven op te lang geparkeerde fietsen effectief is, als de fietsparkeerdruk op piekmomenten hoger is dan 90% en/of meer dan 5% van de fietsen te lang geparkeerd staat. Deze aannames gebruiken we ook in de evaluatiematrix in paragraaf 5.2.

**Ter illustratie:** bij meer dan 5 procent te lang geparkeerde fietsen staat meer dan één op de twintig fietsen langer dan de toegestane maximale parkeerduur geparkeerd. Met handhavingsactie is dus meer dan 5 procent capaciteit terug te winnen. Bij bijvoorbeeld 1000 parkeerplaatsen gaat dat dan om meer dan 50 plekken.

### 3 Randvoorwaarden voor handhaving op maximale parkeerduur

In dit hoofdstuk komen, heel in het kort, de randvoorwaarden voor een effectieve handhaving op de maximale parkeerduur aan de orde.

#### 3.1 Artikel maximale parkeerduur in APV en aanwijzingsbesluit

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) moet een artikel bevatten dat het mogelijk maakt om in (drukke) gebieden een maximale parkeerduur in te stellen zoals:

*"Het is verboden op door het college aangewezen plaatsen fietsen of bromfietsen langer dan een door het college vastgestelde periode onafgebroken te laten staan." (Model APV, Artikel 5:12 Overlast van fietsen of bromfietsen)"*

Vervolgens kan het college gebieden aanwijzen waar een maximale fietsparkeerduur geldt. De maximale parkeerduur kan verschillen per gebied. Dit is afhankelijk van de aard van het gebied en de problematiek.

#### 3.2 Communicatie regels en handhaving

Kennis van de regels en de mogelijke consequenties bij overtreding bevordert het gewenste gedrag. Fietsers moeten dus op de hoogte zijn van de fietsparkeerregels en de handhaving daarvan. De regels voor het parkeren van fietsen worden vooral gecommuniceerd met bebording ter plaatse en met informatie op de gemeentelijke website, via social media, in studiegidsen, wijkkranten, enzovoort.



#### 3.3 De handhavers en uitvoeringscapaciteit

De handhavers die constateren dat een fiets te lang geparkeerd staat en namens het College bestuursdwang aanzeggen en waar nodig toepassen, moeten daarvoor bevoegd zijn. Het college van Burgemeester en wethouders wijst handhavers (toezichthouders) aan.

De aanwezigheid van één of meer handhavers is op drie momenten noodzakelijk:

- Bij het aanbrengen van het constateringsmiddel waarmee de overschrijding van de parkeerduur bepaald wordt.
- Op het moment dat de overschrijding van de parkeerduur wordt vastgesteld: de handhaver zegt bestuursdwang aan door een beschikking op te maken.
- Op het moment dat na afloop van de begunstigingstermijn bestuursdwang wordt toegepast: het verwijderen van de fiets.

Om de continuïteit in de handhaving te borgen is steeds voldoende gekwalificeerd personeel nodig. Behalve handhavers is uitvoeringscapaciteit (slijpen, afvoeren fietsen) en materieel (transport, slijpparaatuur) nodig om de fietsen te verwijderen.

#### 3.4 Fietsdepot

Voor de verwerking van de verwijderde fietsen moet er een fietsdepot met voldoende capaciteit zijn. Hier worden de verwijderde fietsen geregistreerd, bewaard en teruggegeven als de eigenaar zich meldt. De opslagtermijn bedraagt twee tot dertien weken (Algemene Wet Bestuursrecht, artikel 5:30). Na het verstrijken van de bewaartermijn worden de verwijderde fietsen verkocht, krijgen een nieuwe bestemming of worden vernietigd.



Fietsen kunnen korter dan 13 weken bewaard worden als de kosten van verwijdering en opslag niet in verhouding staan tot de waarde. De opslagcapaciteit van een fietsdepot is meestal beperkt. Dat is reden om kritisch te kijken naar de bewaartermijn. Hoe langer fietsen bewaard worden, hoe kleiner de jaarcapaciteit van het depot (zie ook [Fietsberaadnotitie 'Bewaartermijnen verwijderde fietsen'](#)).

De waarde van te lang geparkeerde fietsen is over het algemeen laag: vaak zijn het oude, verwaarloosde fietsen met één of meer mankementen. Dit rechtvaardigt een korte bewaartermijn.

#### Advies bewaartermijn

- maximale parkeerduur 28 dagen: opslag minimaal 2 weken
- maximale parkeerduur 14 dagen: opslag minimaal 4 weken

In Utrecht is de bewaartermijn verbonden aan de verwijdergrondslag. Zo worden "wrakken en 28-dagen-fietsen" twee weken bewaard, terwijl "14-dagen-fietsen" vier weken worden bewaard. Dit functioneert in de praktijk goed.

De meeste fietsdepots maken gebruik van het digitale registratiesysteem van Perfect View. Het gebruik daarvan is al snel aantrekkelijk, want fietsen kunnen hiermee snel en volledig worden geregistreerd. De gegevens kunnen eenvoudig gepubliceerd worden op internet (bijvoorbeeld [www.verlorenofgevonden.nl](http://www.verlorenofgevonden.nl)), zodat verwijderde fietsen eenvoudig door de eigenaren worden geïdentificeerd en opgehaald. Uit de vastgelegde gegevens is ook managementinformatie te genereren.

Een gemeente met een beperkte fietshandhavingsopgave kan starten zonder de investering in een digitaal registratiesysteem zo lang de beschreven aanpak wordt gevolgd. Als het om tientallen tot enkele honderden fietsen per jaar gaat, kan de administratie op straat met pen en papier worden gevoerd en op het Fietsdepot bijvoorbeeld met Excel.

### 3.5 Administratie en monitoring

Er moet een goede en sluitende administratie zijn van het handhavingproces. Enerzijds uit juridische overwegingen, anderzijds ten behoeve van effectmeting en monitoring (zie hoofdstuk 5). Hierin wordt precies vastgelegd waar en wanneer fietsen gemarkeerd zijn, hoeveel fietsen gelabeld zijn en wat de capaciteit in een gebied is. De administratie vindt bij voorkeur plaats met behulp van een digitaal systeem.

### 3.6 Voldoende financiële middelen/begroting

Handhaving kan alleen effectief zijn als er voldoende financiële middelen zijn voor de uitvoering. Als de optimale handhavingsfrequentie (zie hoofdstuk 5) is bepaald kan de doelstelling vertaald worden in een begroting waarin de kosten zijn geraamd voor:

- handhavingsinzet;
- exploitatie fietsdepot;
- automatisering/administratie;
- monitoring.



## 4 Werkmethode handhavingsacties

Handhaving op maximale parkeerduur bestaat uit drie stappen:

- Het markeren van alle geparkeerde fietsen;
- Het constateren van overschrijdingen van de maximale parkeerduur;
- Het verwijderen van de fietsen in overtreding.

Dit hoofdstuk bevat praktische tips voor de uitvoering van deze stappen. Het verdient aanbeveling om bij elke stap gegevens te verzamelen. In hoofdstuk 5 komt aan de orde hoe deze gegevens gebruikt kunnen worden voor de monitoring.

### 4.1 Markeren alle geparkeerde fietsen op een dalmoment

Om de parkeerduur van een fiets in de openbare ruimte vast te kunnen stellen, moet de fiets eerst gemarkeerd worden. Als de markering na het verstrijken van de maximale parkeerduur nog aanwezig is, dan is er sprake van een overtreding.

Het meest efficiënte tijdstip voor het aanbrengen van markeringen is een dalmoment. Dan zijn de minste fietsen aanwezig. In een stationsgebied is dat meestal de avond of het weekend, in een woonwijk is dat een doordeweekse ochtend.

De markering wordt aangebracht door of onder verantwoordelijkheid van een handhaver. Hierbij moet goed geadmistreerd worden waar en wanneer de markeringen zijn aangebracht. Voor de monitoring is van belang om (minimaal) per zone te registreren hoeveel fietsen er gemarkeerd zijn.

In de praktijk komen vier verschillende constateringsmethoden regelmatig voor:

1. Fietsen voorzien van stuurlabels met barcode;
2. Tiewraps aanbrengen;
3. Afbreekbaar breeklabels aanbrengen;
4. Krijtstreep op de achterband aanbrengen.

Alle methodes hebben voor- en nadelen.

#### Ad. 1 Stuurlabels met barcode

Alle geparkeerde fietsen worden voorzien van een stuurlabel met barcode, die eventueel gescand wordt. Fietsers moeten het label zelf verwijderen om duidelijk te maken dat de fiets gebruikt is.

Een praktisch voordeel van stuurlabels is, dat medewerkers niet hoeven te bukken om ze aan te brengen. Dat is arbo-technisch gunstig en werkt relatief snel. In bepaalde stallingen is het echter wel lastig om het stuur te kunnen bereiken. Dan worden ze ook wel aan andere fietsonderdelen bevestigd.



Figuur 2 Toepassing stuurlabels

Als de barcode bij het aanbrengen gescand wordt kan de volgende data verzameld worden:

- per gelabelde fiets: datum, tijd, locatie en type overtreding;
- per batch: totaal aantal fietsen dat is gelabeld, aantal nog aanwezig na verstrijken maximale parkeerduur, aantal verwijderd na verstrijken begunstigingstermijn.

Een belangrijk nadeel van deze methode is dat grote aantallen geparkeerde fietsen voorzien worden van een relatief duur en milieubelastend stuurlabel, terwijl dit niet nodig is om een overschrijding van maximale parkeerduur vast te stellen. Pas in de volgende fase als, als de overtreding is vastgesteld, zijn labels nodig om dit te communiceren met de eigenaar (zie paragraaf 4.2).

Daarnaast zijn de labels opvallend. Uit de praktijk is bekend dat dit soms leidt tot diefstal van gelabelde fietsen. Ook bestaat het risico dat voorbijgangers de handhaving "saboteren" door de labels af te scheuren. Dat pleit er voor om het aantal aangebrachte labels zoveel mogelijk te beperken en de periode dat een fiets gelabeld is zo kort mogelijk te houden.

Tot slot is er geen directe relatie tussen het gebruik van fiets en de aanwezigheid van het label. De eigenaar kan aanvoeren dat hij/zij de fiets wel gebruikt heeft, maar vergeten is het label eraf te halen.

#### Ad. 2 Tie-wraps

Bij deze methode wordt om een spaak en een spatbordstang een dunne plastic tie-wrap bevestigd. Als de fiets wordt gebruikt, breekt de tie-wrap. Deze methode is het meest in lijn met de omschrijving in het Handboek Weesfietsenaanpak: eerst een tie-wrap aanbrengen en als dat na het verstrijken van de maximale parkeerduur nog aanwezig is een stuurlabel met aanzegging bestuursdwang aanbrengen.



Figuur 3 Toepassing tie-wraps

Het belangrijkste voordeel van de tie-wraps, is dat het bewijs hard is. Als de tie-wrap in tact is, is de fiets niet gebruikt. Daarnaast zijn tie-wraps minder zichtbaar dan stuurlabels, wat de kans op sabotage kleiner maakt. Eventueel kunnen tie-wraps ook voorzien worden van een unieke ID, zoals een streepjescode, zodat fietsen kunnen worden gevolgd. Om de stallingsduur in beeld te brengen, zouden tussentijds de nog aanwezige tie-wraps gescand of geteld kunnen worden.

Een zwaarwegend nadeel is, dat het aanbrengen van tie-wraps fysiek belastend werk is en relatief veel tijd vergt. Dat maakt de methode relatief duur en arbo-technisch niet geschikt voor het markeren van grote aantallen fietsen. Een ander groot nadeel is de verontreiniging met plastic afval van de gebroken tie-wraps. Het is haast onmogelijk om ze effectief op te ruimen.

#### Ad. 3 Breeklabellen van biologisch afbreekbaar materiaal

Deze methode kent veel overeenkomsten met het aanbrengen tie-wraps, met bijbehorende voor- en nadelen. Door de toepassing van afbreekbaar materiaal zijn de milieu-nadelen (wellicht) iets kleiner. De breeklabellen moeten echter robuust genoeg zijn om weer en wind te kunnen doorstaan voor de maximale parkeerduur. De meeste breeklabellen zullen echter de eerste dag al op straat achter blijven. Breeklabellen zijn vaak beter zichtbaar dan tie-wraps en daardoor gevoeliger voor sabotage.

#### Ad. 4 Krijtstreep

Bij deze methode wordt met bandenkrijt (vetkrijt) een streep aangebracht op de achterbanden van de geparkeerde fietsen. Als de fiets gebruikt wordt, is de krijtstreep na een paar honderd meter nagenoeg weggesleten. Zolang de fiets niet gebruikt wordt, blijft de krijtstreep maanden zichtbaar.



Figuur 4 Toepassing bandenkrijt

De krijtstreepmethode is snel, milieuvriendelijk en onopvallend. Bij een hoge dichtheid van fietsen kunnen er meer dan 250 fietsen per uur worden gemarkeerd. Het aanbrengen van de krijtstreep is fysiek weinig belastend. Zeker als er gebruik gemaakt wordt een soort "stok" waarop het krijt bevestigd wordt.

Hoewel er een duidelijke relatie is tussen het gebruik van de fiets en de aanwezigheid van de krijtstreep, is het bewijs iets minder hard dan bij de tie-wraps of de breeklabellen. Verder komt het sporadisch voor dat fietsers bezwaar maken tegen het aanbrengen van een krijtstreep op hun "eigendom". Het "opsporingsmiddel" is echter niet belastend voor de fiets en staat naar onze inschatting in verhouding tot het beoogde doel.

### Ons advies: krijtstreep-methode.

In Tabel 1 hebben we een inschatting gemaakt hoe de verschillende methodes scoren op een aantal aspecten.

Tabel 1 Scores constateringsmethoden

	Stuurlabel	Tie-warps	Bio-breeklabls	Krijtstreep
Materiaalkosten	+	+++	++	+++++
Arbeidskosten	++	+	+	+++++
Arbo-technisch	+++	+	+	++++(+)
Vervuiling/milieu	+	+	+++	+++++
Vandalisme/diefstal	+	++++	+++	+++++
Bewijsvoering	++	+++++	+++++	++++
Monitoringinfo	+++++	++(++)	++(++)	++
<b>Totaal</b>	<b>+</b>	<b>++</b>	<b>++</b>	<b>+++++</b>

De krijtstreepmethode scoort het beste. De methode is snel, duurzaam, effectief en arbo-technisch verantwoord. Op het aspect "monitoringsinfo" biedt de methode iets minder mogelijkheden, maar dit is niet doorslaggevend omdat monitoring niet het primaire doel is. Er kan voldoende informatie verzameld worden om de handhaving te optimaliseren.

In vergelijking tot de "tie-wraps" en de "bio-breeklabls" is de bewijsvoering van de "krijtstreep" iets minder hard. Dit nadeel is echter relatief. De kans dat na het verstrijken van de maximale fietsparkeerduur onterecht een overtreding wordt vastgesteld, is verwaarloosbaar. Daarna volgt na de constatering nog een begunstigingstermijn waarin de eigenaar zijn fiets alsnog kan gebruiken (zie paragraaf 4.2). Tot slot wordt slechts een zeer klein deel van de te lang gestalde fietsen opgehaald bij het Fietsdepot.

In bepaalde gevallen kunnen tie-wraps of breeklabls overwogen worden, bijvoorbeeld als het om kleinere aantallen gaat, als de maximale parkeerduur (zeer) kort is of als veel waarde gehecht wordt aan monitoring.

#### 4.2 Constateren van overschrijding parkeerduur en aanzeggen bestuursdwang.

Na het verstrijken van de maximale parkeerduur, wordt door of onder verantwoordelijkheid van een handhaver gecontroleerd of de markering nog aanwezig is. Fietsen waarbij de markering nog aanwezig is, overtreden de maximale parkeerduur uit de APV. De gemeente mag "bestuursdwang" toepassen om de overtreding te laten beëindigen. De eigenaar van de fiets moet echter eerst zelf in de gelegenheid gesteld worden om de overtreding ongedaan te maken. De tijd die wordt gegund om de overtreding ongedaan te maken heet begunstigingstermijn.

Omdat de overtreder onbekend is, kan bestuursdwang alleen worden aangezegd door het aanbrengen van een stuurlabel met de beschikking en de begunstigingstermijn. Vaak zijn deze stuurlabels voorzien van een unieke (bar) code, zodat de overtreding en eventuele vervolgstappen eenvoudig geadmistreerd kunnen worden.



Figuur 5 Stuurlabel voor het aanzeggen van bestuursdwang

Als de overtreding niet binnen de begunstigingstermijn wordt beëindigd, kan de gemeente de fiets (laten) verwijderen. De begunstigingstermijn bij handhaving op maximale fietsparkeerduur ligt doorgaans tussen de twee en zeven dagen. Bij een maximale parkeerduur van twee weken komt een begunstigingstermijn van twee dagen veel voor. Bij een maximale parkeerduur van vier weken of langer is de begunstigingstermijn vaak zeven dagen. Deze termijnen bieden voldoende gelegenheid om de overtreding te beëindigen én zijn redelijk ten opzichte van de maximale parkeerduur.



#### Ons advies begunstigingstermijn

- Maximale parkeerduur 7 tot 14 dagen: 2 dagen
- Maximale parkeerduur langer dan 14 dagen: 7 dagen

In Amsterdam is de begunstigingstermijn afhankelijk van de maximale parkeerduur. Bij een maximale parkeerduur van twee weken wordt een begunstigingstermijn van twee dagen gehanteerd en bij een maximale parkeerduur van zes weken een begunstigingstermijn van zeven dagen. In de praktijk functioneert dit goed.

#### 4.3 Het verwijderen van de fietsen in overtreding

Het verwijderen van te lang geparkeerde fietsen na afloop van de begunstigingstermijn moet gebeuren door of onder verantwoordelijkheid van bevoegde handhavers, maar de praktische uitvoering kan de gemeente uitbesteden.

Met de volgende tips kan dit proces efficiënt worden ingericht:

- Maak gebruik van auto's met een zo groot mogelijke capaciteit: dit beperkt het aantal rijbewegingen.
- Rijd met een volle auto van de verwijderlocatie naar het depot om de capaciteit volledig te benutten.
- Maak de registratie van de kenmerken van de fiets op de verwijderlocatie zo efficiënt mogelijk. Als gebruik gemaakt wordt van een digitaal systeem, kan een scan van de barcode op het stuurlabel volstaan als daarmee tegelijkertijd automatisch de juridische grondslag, plaats (GPS), datum en tijd geregistreerd kan worden. Er kan behoefte zijn aan documentatie ten behoeve van bewijsvoering bij bezwaar- en beroepszaken. Dan kan een foto van de fiets gemaakt worden zoals die is aangetroffen, bij voorkeur met de zichtbare markering waarmee de overtreding is vastgesteld én een foto van het label op de fiets met datum aanbrengen en begunstigingstermijn. De overige kenmerken van de fiets - type, merk, kleur, etc - worden later geregistreerd bij ontvangst op het Fietsdepot.

#### Sigma Control

Veel gemeenten gebruiken de applicatie 'Bike Control' van Sigma voor de handhaving op fietsen. Het gebruik van deze applicatie start altijd met het aanbrengen van een label op het stuur van een fiets en het scannen van dit label. Dat is handig als een overtreding direct geconstateerd wordt, bijvoorbeeld als een fiets buiten voorzieningen staat op een plaats waar dat niet mag.

Bij de handhaving op de maximale fietsparkeerduur is pas sprake van een overtreding nadat is vastgesteld dat een fiets langer dan de toegestane tijd staat geparkeerd (stap 2). Door middel van de krijtstreepmethode kunnen de fietsen die langer dan de toegestane periode staan geparkeerd worden gevonden. Alleen de fietsen waar nog een krijtstreep op de band staat worden vervolgens voorzien van een label en kunnen dan verder het 'Bike control' proces volgen. Dit is efficiënter dan alle fietsen van een label voorzien en scannen: het aanbrengen van krijtstreep gaat razendsnel, er zijn veel minder labels nodig waardoor ook minder labels in het milieu belanden en er hoeft veel minder te worden gescand.

Een voorwaarde is dat goed wordt vastgelegd in welk gebied en op welk moment de krijtstreep is aangebracht. De applicatie Bike Control is hier (nog) niet op ingericht, maar het vastleggen kan in principe eenvoudig handmatig worden gedaan aan de hand van een gebiedsaanduiding of stratenlijst.

## 5 Monitoring handhaving op maximale fietsparkeerduur

De belangrijkste redenen om de handhavingsinspanningen systematisch te monitoren zijn:

- Vaststellen of de beoogde doelstellingen gehaald worden. Komen er inderdaad voldoende fietsparkeerplekken vrij door langstallers te weren?
- Effectiviteit van de inspanningen in beeld brengen. Kan er efficiënter gewerkt worden?

Dit hoofdstuk schetst een beeld van het monitoringsproces.

### 5.1 Systematisch verzamelen van gegevens

Het monitoren van de handhavingsinspanningen hoeft niet veel (extra) te kosten, als vanaf het begin goed is nagedacht over het verzamelen van de gegevens.

Aan de basis ligt een eenduidige indeling van het handhavingsgebied in deelgebieden of zones. Bij voorkeur wordt dezelfde indeling ook gebruikt voor andere doeleinden, zoals fietsparkeertellingen. De gebiedsindeling is eveneens nodig om te kunnen administreren wanneer fietsen zijn gemarkeerd (zie paragraaf 4.1).

Door vervolgens in elke stap van de handhavingsacties (zie vorige hoofdstuk) de aantallen te registreren, wordt een basisset van gegevens verkregen. Het betreft:

- Het aantal gemarkeerde fietsen (paragraaf 4.1). Dit staat gelijk aan het aantal geparkeerde fietsen op een dalmoment;
- Het aantal fietsen dat de maximale parkeerduur overschrijdt (paragraaf 4.2);
- Het aantal fietsen dat daadwerkelijk verwijderd is (paragraaf 4.3).

Naast deze basisset kunnen nog allerlei andere gegevens per zone verzameld worden, zoals de klachten in een bepaalde periode, de inzet van mensen, etc.

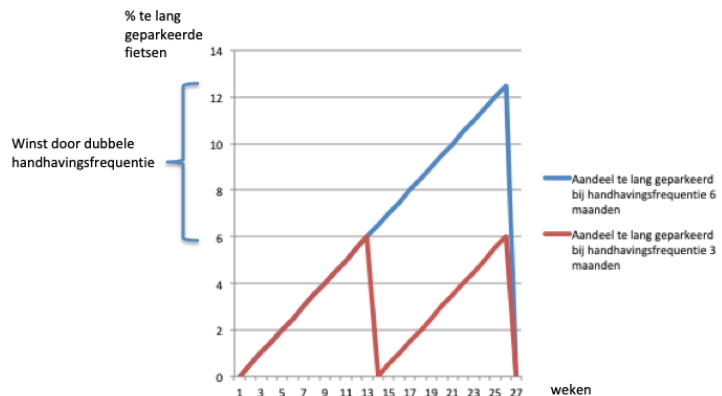
De basisset geeft overigens geen direct antwoord op de vraag of het fietsparkeertekort opgelost is na verwijdering van de te lang geparkeerde fietsen. De basisset geeft inzicht in het tekort op een dalmoment. In de meeste gevallen wordt gestreefd naar voldoende capaciteit op een piekmoment. Eventueel kan met behulp van ervaringsgegevens het dalmoment opgehoofd worden tot het piekmoment

### 5.2 Sturen op handhavingsfrequentie, maximale fietsparkeerduur en capaciteit

Om de efficiëntie van handhavingsacties te verhogen kan de gemeente aan een aantal knoppen draaien: handhavingsfrequentie, maximale fietsparkeerduur en de fietsparkeercapaciteit.

#### Handhavingsfrequentie:

Door vaker te handhaven daalt het aandeel te lang geparkeerde fietsen en komen er meer plekken beschikbaar. Of andersom: als de "oogst" per handhavingsacties te mager is, zijn de handhavingsinspanningen niet effectief en kan de frequentie verlaagd worden.

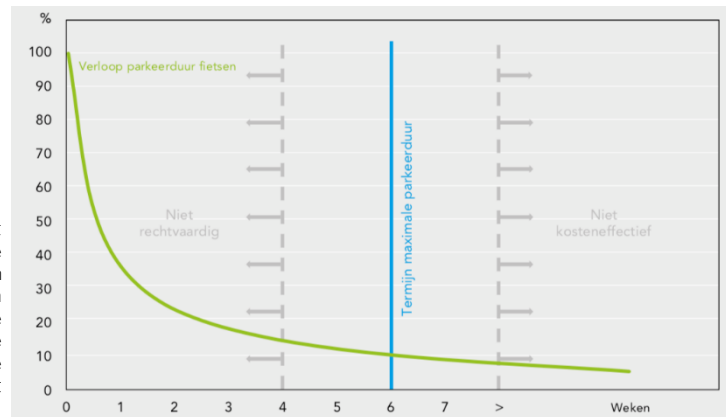


Figuur 6 Winst aan capaciteit door verdubbeling handhavingsfrequentie (voorbeeld)

#### Aanpassing maximale fietsparkeerduur

Als de fietsparkeercapaciteit ook na de handhavingsacties onvoldoende is, kan verkorting van de maximale fietsparkeerduur extra ruimte creëren. Zo komt capaciteit beschikbaar die in beslag werd genomen door langer geparkeerde fietsen. Dat past in het streven om gunstig gelegen fietsparkeercapaciteit optimaal te benutten.

Afhankelijk van het gebied, zijn er grenzen aan het verkorten van de maximale parkeerduur. In woongebieden zal een maximum parkeerduur van 2 weken door meer mensen onrechtvaardig gevonden dan in een stationsgebied. En er moet altijd aandacht zijn voor alternatieven voor de langstallers. Bijvoorbeeld inpandige stallingen, buurtstallingen of fietsparkeervoorzieningen op grotere afstand.



Figuur 7 Deze grafiek laat zien welke invloed het verkorten van de maximale fietsparkeerduur heeft op de fietsparkeer capaciteit. (bron: Kader Fietsparkeren Amsterdam). Bij een maximum parkeerduur van 6 weken (blauwe lijn) kan circa 10 procent van de fietsparkeer capaciteit vrijgespeeld worden. Door de maximale parkeerduur te verkorten naar twee weken (de blauwe lijn schuift naar links) kan 10% aan capaciteit worden gewonnen

### Uitbreiden capaciteit

Als intensieve handhaving niet het beoogde effect heeft, is uitbreiding van de capaciteit de enige mogelijkheid om een evenwichtssituatie te creëren.

### Evaluatiematrix

De evaluatie-matrix in tabel @ laat voor verschillende situaties zien welke acties er mogelijk zijn om de (kosten-)effectiviteit van handacties te verhogen. In de evenwichtssituatie (groen) is er voldoende capaciteit en is de "opbrengst" van de handhavingsacties voldoende om deze inspanningen te rechtvaardigen.

Tabel 2 Evaluatiematrix

Fietsparkeerdruk op piekmoment na verwijderactie		Percentage van de gemarkeerde fietsen dat maximale parkeerduur overschrijdt		Mogelijke acties
<b>&gt; 90 %</b>	Fietsparkeercapaciteit te klein, ook na verwijderen te lang gestalde fietsen.	< 5 %	Verwijderen van te lang gestalde fietsers niet effectief om meer capaciteit te genereren.	Maximale parkeerduur verkorten i.c.m. met alternatieven voor langstallers. Uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit.
		> 5 %	Verwijderen van te lang gestalde fietsen is effectief, maar niet voldoende.	Handhavingsfrequentie verhogen. Uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit.
<b>&lt; 90 %</b>	Fietsparkeercapaciteit (ruim) voldoende.	< 5 %	Verwijderen van te lang gestalde fietsers niet effectief om meer capaciteit te genereren of overlast te verminderen.	Handhavingsfrequentie verlagen. Maximale parkeerduur verruimen of afschaffen. Eventueel meer aandacht voor preventie en fietswralcken aanpak.
		5 tot 10 %	Verwijderen van te lang gestalde fietsen is effectief en toereikend om capaciteitsprobleem op te lossen.	Geen aanleidingen voor aanpassingen van maximale fietsparkeerduur, handhavingsfrequentie of capaciteit.
		> 10 %	Verwijderen van te lang gestalde fietsen is effectief en toereikend om capaciteitsprobleem op te lossen, maar het percentage te lang gestalde fietsen is te hoog	Handhavingsfrequentie verhogen Maximale parkeerduur verruimen of afschaffen. Eventueel meer aandacht voor preventie en fietswralcken aanpak.

## 6 Kansen voor de toekomst

De handhaving op fietsparkeerovertredingen zou efficiënter, effectiever en klantvriendelijker ingericht kunnen worden als handhavers meer weten over de eigenaar en/of de fietsparkeerduur van individuele fietsen. Mogelijk kan de moderne technologie daar (in de toekomst) bij helpen.

In dit verband is de opkomst van de "abonnementsfiets" een interessante ontwikkeling. SWAP-fiets is hier het bekendste voorbeeld van. Alleen in Amsterdam heeft SWAP-fiets al meer dan 30.000 abonnees. Mogelijk dempt deze ontwikkeling de aanwas van nieuwe weesfietsen, omdat de aanbieder van de abonnementsfiets zorgdraagt voor de reparatie van defecte fietsen en de fietsen weer inneemt waarvan het contract is beëindigd. Bovendien is de eigenaar van de abonnementsfiets bekend en weet de eigenaar wie de abonnemementhouder is.

Hierop voortbordurend zijn in het kader van de Tour de Force ideeën voor een zogenoemd Dynamisch Anoniem Fietsregister (DAF) ontwikkeld, waarbij een handhaver via een anoniem register berichten verstuurt aan de eigenaar van een fiets in overtreiding. In het najaar van 2019 wil CROW-Fietsberaad een proefopstelling uittesten waarbij er automatisch een bericht wordt verstuurd als er een SWAP-fiets op een fietsdepot binnenkomt.



Figuur 8 Abonnementsfiets van Swapfiets. Te herkennen aan de blauwe voorband

### Inchecken in de openbare ruimte

Een ander idee voor de (nabije) toekomst is wellicht het inchecken in de openbare ruimte. Voor inpanning stallingen is het inmiddels gebruikelijk dat fietsers moeten inchecken.

Als dit gecombineerd wordt met een tag op de fiets (barcode/RFID) of een digitale koppeling tussen de fiets en de parkeerplek, kan eenvoudig vastgesteld worden hoe lang een fiets geparkeerd staat. Het is niet meer nodig om alle fietsen te markeren.

Een volgende stap zou kunnen zijn dat dit ook geldt voor enkele zones in openbare ruimte met een hoge parkeerdruk. Fietsers moeten inchecken, bijvoorbeeld met hun mobiel. Bijkomend voordeel kan zijn dat fietsers eenvoudiger hun fiets kunnen terugvinden.