

# HANDBOEK WEESFIETSEN





# INHOUDSOPGAVE

<b>05</b>	Managementsamenvatting
<b>07</b>	Inleiding
<b>09</b>	Quick scan
<b>11</b>	Organisatie
<b>17</b>	Juridisch Kader
<b>21</b>	Communicatie
<b>23</b>	Labels & Beschikkingen
<b>25</b>	Verwijdering
<b>27</b>	Het fietsdepot



# MANAGEMENTSAMENVATTING

**Weesfietsen zijn fietsen die op openbaar terrein gestald staan en al langere tijd niet meer zijn gebruikt. Het op structurele basis verwijderen van deze fietsen gebeurt in steeds meer gemeenten en levert grote voordelen op voor de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. De stationsomgeving, vaak toch het visitekaartje van de gemeente, biedt een veel prettiger aanblik wanneer die er opgeruimd uitziet, zonder dat her en der grote aantallen fietsen staan. Dit handboek biedt tal van praktische handvatten om het verwijderen van weesfietsen structureel vorm te geven.**

Het verwijderen van weesfietsen leidt in de eerste plaats tot verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. De aanblik van de omgeving van stations en andere gezichtsbepalende locaties gaat er sterk op vooruit en de bereikbaarheid neemt toe. Een ander direct voordeel is het vrijkomen van stallingscapaciteit, waardoor er minder noodzaak is tot het uitbreiden van het aantal fietsenklemmen of -rekken. Verder wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd wanneer er een goede en nette gelegenheid is voor het stallen. Een goed fietsbeleid draagt bij aan duurzaamheid.

Daarnaast heeft het verwijderen van weesfietsen gunstige neveneffecten. Het levert een bijdrage aan anti-diefstalbeleid, doordat gestolen fietsen worden opgespoord. Verder daalt de inspanning van de gemeente voor het verwijderen van foutgeparkeerde fietsen en fietswrakken. Het verwijderen van weesfietsen biedt arbeidsplaatsen in de sociale werkvoorziening. En, omdat het verwijderen van weesfietsen in het algemeen wordt gewaardeerd, draagt het bij aan een positief imago van het gemeentelijk beleid.

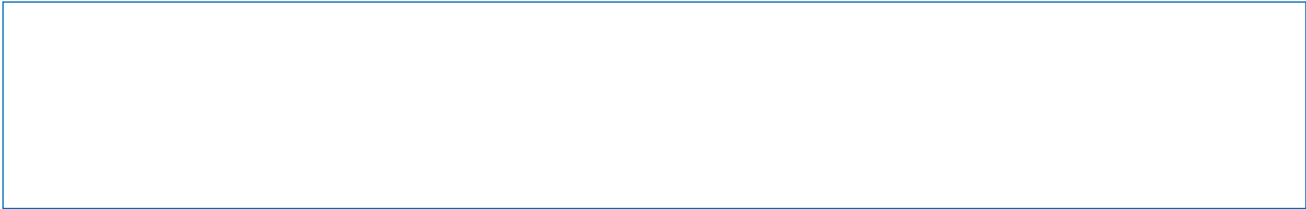
In de toekomst zal de rijksbijdrage aan de uitbreiding van stallingscapaciteit bij treinstations afhankelijk worden van de aanwezigheid van een verwijderingsbeleid voor weesfietsen. Dit is een aanvullende reden voor veel gemeenten om het verwijderen van weesfietsen structureel te gaan aanpakken.

Weesfietsenbeleid is primair een gemeentelijke taak. De gang van zaken bij het verwijderen van weesfietsen is als volgt:

- Weesfietsenbeleid begint met een besluit op bestuurlijk niveau.
- In de APV wordt een artikel opgenomen waarin de stallingsduur in bepaalde gebieden aan een limiet gebonden wordt, bijvoorbeeld vier weken. Met borden wordt het publiek daar ter plekke op gewezen.
- Het identificeren van te lang gestalde fietsen gebeurt door labeling. Alle fietsen in de rekken krijgen een label door de spaken. Fietsen die na het verstrijken van de maximale stallingsduur nog een label hebben, zijn weesfietsen. Aan deze fietsen wordt een kennisgeving bevestigd. De eigenaar krijgt dan nog enige dagen de tijd om zijn rijwiel te verwijderen.
- Daarna worden de fietsen weggehaald en opgeslagen in een daarvoor in te richten fietsdepot. Daar komen vaak ook de fout gestalde fietsen en wrakken terecht. De fietsen worden gecheckt op diefstal.
- De eigenaar van een weesfiets heeft 13 weken de gelegenheid om zijn fiets op te halen bij het fietsdepot. De meeste weesfietsen worden echter niet opgehaald. Ze worden vanuit het fietsdepot verkocht, of geschonken aan een instelling met een maatschappelijk relevant doel.
- De uitvoeringsorganisatie wordt aangepast aan de wensen en mogelijkheden van het gemeentelijke apparaat. Uitbesteding van deeltaken en samenwerking met andere gemeenten is vaak goed mogelijk, waardoor het weesfietsenbeleid kostenefficiënt wordt ingericht.

Weesfietsenbeleid is een slimme manier om de openbare ruimte en de bereikbaarheid efficiënt en duurzaam te verbeteren. Het behoort in alle gemeenten, zeker die met een treinstation, een integraal onderdeel zijn van het gemeentelijk beleid.

MANAGEMENT-  
SAMENVATTING  
INLEIDING  
QUICKSCAN  
ORGANISATIE  
JURIDISCH KADER  
COMMUNICATIE  
LABELS &  
BESCHIKKINGEN  
VERWIJDERING  
HET FIETSDEPOT



# INLEIDING

**Een weesfiets is een fiets die op openbaar terrein gestald staat en al langere tijd niet meer is gebruikt. Praktisch overal waar veel fietsen gestald worden, zijn weesfietsen. Ze zijn niet direct opvallend of hinderlijk, ze blokkeren de doorgang niet en ze ontsieren het straatbeeld niet, ze zijn niet eens op het eerste gezicht herkenbaar. Maar, een belangrijk nadeel hebben ze wel: ze nemen stallingscapaciteit in die soms broodnodig is voor fietsen die wél gebruikt worden.**

Als rekken of klemmen bezet zijn, zetten reizigers hun fiets vaak neer op een plek die daar niet voor bedoeld is. Daardoor wordt, ondermeer bij stations, het straatbeeld nogal eens ontsierd door grote aantallen 'wild' geparkeerde fietsen. Die rommeligheid bepaalt al meteen de eerste indruk van reizigers die met de trein arriveren. Dat is geen mooi visitekaartje voor een gemeente. Behalve voor de gemeenten is het ook voor de NS belangrijk dat de stations er netjes en aantrekkelijk uitzien. Een rommelige aanblik kan potentiële reizigers afschrikken om van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Het aantal weesfietsen is goed te beperken. De aanpak van de weesfiets heeft een gunstig effect: bestaande weesfietsen worden verwijderd en door de preventieve werking komen er minder nieuwe weesfietsen bij.

Ook kan weesfietsenbeleid een gunstige spin-off hebben voor andere gemeentelijke beleidsterreinen. Zo kan het bijvoorbeeld gekoppeld worden aan diefstalpreventie, aan milieu- of veiligheidsbeleid, of aan werkvoorziening voor sociale werkplaatsen.

Bij stations waar weinig stallingscapaciteit is voor fietsen, wordt steeds vaker de stallingsduur beperkt. Soms mogen fietsen daar maar een week staan. Het gaat misschien wat ver om hier van 'weesfietsen' te spreken, maar toch is de afhandelingprocedure van te lang gestalde fietsen precies hetzelfde als bij 'echte' weesfietsen.

Dit handboek beschrijft hoe een gemeente te werk kan gaan om beleid voor het tegengaan van weesfietsen en andere te lang geparkeerde fietsen praktisch vorm te geven. Achtereenvolgens komen aan bod:

- Een quick scan, om te bepalen of een (stations)omgeving baat kan hebben bij een weesfietsenaanpak. Om een indruk te krijgen van de te verwachten aantallen weesfietsen kan een proeflabeling worden uitgevoerd.
- Het opzetten van de organisatie van weesfietsenbeleid in een gemeente. Welke partijen zijn er nodig, en wie doet er wát? Welke bevoegdheden en voorzieningen zijn er nodig? Wat zijn de personele consequenties?
- Het juridische kader. Dit hoofdstuk gaat in op de wettelijke basis van weesfietsenbeleid en op de formele bevoegdheden van degenen die het in de praktijk gaan uitvoeren.
- Voorlichting en communicatie over de stallingsduur en het verwijderingsbeleid.
- Labeling van fietsen. Door labeling wordt duidelijk welke fietsen weesfietsen zijn.
- Verwijdering van fietsen. Weesfietsen worden losgeknipt en afgevoerd.
- Het fietsdepot. Hier worden de fietsen geregistreerd en opgeslagen. Ze kunnen worden opgehaald door de eigenaars. Niet opgehaalde fietsen worden afgevoerd.

MANAGEMENT-
SAMENVATTING
INLEIDING
SAMENVATTING
QUICKSCAN
ORGANISATIE
JURIDISCH KADER
COMMUNICATIE
LABELS &
BESCHIKKINGEN
VERWIJDERING
HET FIETSDEPOT





# QUICK SCAN

**De quick scan is bedoeld om snel een indruk te krijgen van de zinvolheid van een weesfietsenaanpak. De quick scan is opgebouwd uit twee stappen. Eerst wordt gekeken of er bij het station überhaupt een fietsenprobleem bestaat, vervolgens wordt nagegaan hoe veel 'winst' behaald kan worden door de weesfietsen te verwijderen.**

## Is er een probleem?

Wanneer er weinig of geen fietsen gestald worden buiten de fietsenklemmen en -rekken, dan is er geen capaciteitsgebrek en dus ook in principe weinig reden om weesfietsen te gaan verwijderen. Mogelijk zijn er wel weesfietsen, maar ze leveren geen hinder op omdat er toch voldoende stallingscapaciteit is. Echter, ook wanneer er nog geen stallingsprobleem is, maar er in de toekomst een stijging van het aantal fietsers verwacht wordt, is het is goed om daarop te anticiperen en na te gaan of de implementatie van weesfietsenbeleid zinvol is.

Er zijn drie manieren om na te gaan of er op een specifieke locatie mogelijk een probleem is:

- Ga zelf kijken. Check hoe de toestand is op een bepaalde locatie. Definieer het gebied waar het om gaat en tel het aantal fietsen dat buiten de rekken staat gestald. Doe dit niet één maal maar ten minste op drie verschillende momenten. Ga steeds op een werkdag tussen 9:00 en 17:00 uur, dus als het aantal gestalde fietsen maximaal is. Het kan zijn dat er fietsen buiten de rekken staan, terwijl er toch voldoende vrije ruimte is in de stalling. Mogelijk was er op het moment van plaatsing van de fietsen toch te weinig capaciteit.
- Vraag het iemand die ter plekke bekend is. Een gebiedsbeheerder, een stationsbeheerder of een stallingsbeheerder heeft meestal een goed beeld van de situatie. Als er in het betreffende gebied fietsen worden verwijderd wegens foutparkeren (hinderlijk, gevaarlijk et cetera), weet de instantie die deze verwijdering doet vaak goed hoe de vlag erbij hangt. Ook de plaatselijke afdeling van de Fietsersbond is meestal goed bekend met de plaatselijke situatie.
- Vraag informatie bij ProRail. Dat kan natuurlijk alleen als het om een stationsgebied gaat. ProRail heeft een databank met gegevens over de beschikbare stallingscapaciteit en de feitelijke aantallen gestalde fietsen. Het capaciteitstekort is dan dus duidelijk. De gegevens zijn voor gemeenten opvraagbaar (ruimtevoordefiets@prorail.nl).

Wanneer er, om welke reden dan ook, een uitbreiding van de stallingscapaciteit overwogen wordt, is er altijd reden om allereerst te bezien of een weesfietsenaanpak de benodigde uitbreiding kan beperken of uitstellen.

## Proeflabeling

Vrijwel overal waar veel fietsen gestald worden, zijn weesfietsen. Wanneer er in een bepaald gebied een tekort aan stallingscapaciteit is, is het vrijwel zeker dat er capaciteit terug te winnen valt door weesfietsen te verwijderen.

Er zijn twee belangrijke redenen om te willen weten hoe veel weesfietsen er zijn. Ten eerste ontstaat daarmee een beeld van de capaciteit die vrij kan komen, ten tweede levert het een indicatie van de aantallen fietsen die verwijderd en opgeslagen moeten worden wanneer het weesfietsenbeleid realiteit wordt.

Een proeflabeling is niet bijzonder moeilijk. Er zijn labels nodig die door het wiel worden bevestigd en die gemakkelijk te verwijderen zijn. Een papieren strookje dat zelfklevend kan worden dichtgeplakt is het handigst. Het moet uiteraard wel regenbestendig zijn (zie ook het hoofdstuk 'labeling'). Daarnaast moeten er uiteraard mensen zijn die de labeling uitvoeren. Het kan bijvoorbeeld door uitzendkrachten gebeuren.

De proeflabeling vindt plaats op een rustig moment, wanneer er weinig fietsen staan in de stalling. Een geschikt moment is bijvoorbeeld 's avonds rond 22:00 uur, op een werkdag. Het percentage weesfietsen is dan maximaal, omdat veel van de fietsen die wel gebruikt worden dan weg zijn. De labeling is dan efficiënter. Let op dat het beeld in een vakantieperiode misschien verstoord is.

MANAGEMENT-  
SAMENVATTING  
INLEIDING  
QUICKSCAN  
ORGANISATIE  
JURIDISCH KADER  
COMMUNICATIE  
LABELS &  
BESCHIKKINGEN  
VERWIJDERING  
HET FIETSDEPOT

## QUICKSCAN

Niet alle fietsen in een gebied hoeven gelabeld te worden. Een proeflabeling van 200 fietsen is in het algemeen genoeg. In veruit de meeste gevallen (in 95 van de 100 keren dat zo'n onderzoek gebeurt) zal het gevonden percentage weesfietsen niet meer dan 5,5 procentpunten afwijken van het werkelijke percentage. Meestal is de afwijking veel kleiner. Wanneer we de steekproef vergroten tot 500 is de verwachte maximale afwijking niet groter dan 3,5 procentpunten.

Anders dan veel mensen denken doet het totaal aantal fietsen in het gebied er niet zo veel toe. Of er nu in totaal 500 fietsen staan of 5.000, in beide gevallen is een steekproef van zo'n 200 fietsen in de praktijk voldoende.

Het is belangrijk dat het labelen volstrekt willekeurig gebeurt. Wanneer bijvoorbeeld vooral de verwaarloosde of wat oudere fietsen een label zouden krijgen, dan komt er een te hoog percentage weesfietsen uit de bus. Het onderzoek wordt dan waardeloos. Essentieel is dat iedere fiets precies even veel kans heeft om een label te krijgen.

Wanneer er in het gebied op het moment van labeling naar schatting 800 fietsen staan, wordt één op de vier fietsen gelabeld, zodat er een steekproef van circa 200 fietsen ontstaat. Loop dus langs alle fietsen in het hele gebied en geef bijvoorbeeld iedere vierde fiets een label, ongeacht hoe hij eruit ziet. Let wel, het gaat alleen om de fietsen die stallingscapaciteit gebruiken, die dus in de klemmen of rekken staan. Alle andere fietsen doen niet mee met de labeling.

Na het labelen daalt elke dag het aantal fietsen met een label om het wiel. Eerst gaat de daling snel, daarna steeds langzamer. Na ongeveer een maand worden er bijna geen gelabelde fietsen meer weggehaald. Een maand is ook ongeveer de maximale stallingsduur die meestal gehanteerd wordt bij weesfietsenbeleid. Het is dus ook de goede periode om te gaan kijken hoe veel weesfietsen er zijn.

Het is niet zo belangrijk op welk uur van de dag het tellen gebeurt. Tijdens de rustige uren is het waarschijnlijk het minste werk. Stel dat we, zoals in het voorbeeld hierboven, één op de vier fietsen hadden gelabeld. Het aantal weesfietsen in het hele gebied is dan vier keer het aantal fietsen waar het label nog om zit.

### **Rekenvoorbeeld quick scan**

		Opmerkingen
Totaal aantal klemmen	1.500	
Aantal te labelen fietsen	200	vast aantal
Aantal fietsen 's avonds, naar schatting	800	
Label één op de ... fietsen	4	800 / 200
Aantal fietsen dat na en maand nog een label heeft	75	tellen
Totale aantal weesfietsen	300	75 x 4

# ORGANISATIE

**Dit hoofdstuk gaat over de organisatie die nodig is voor een weesfietsenaanpak. Aan de orde komen beleidsvorming, toewijzing van taken en de uitvoeringsorganisatie.**

## Beleidsvorming

Beleidsvorming schept helderheid over doelstellingen, over de uitvoeringsorganisatie en over in te zetten middelen. De beleidsvorming leidt tot het kiezen en implementeren van een uitvoeringsorganisatie en het creëren van voorwaarden waaronder deze kan functioneren. Het resultaat is een goed toegeruste uitvoeringsorganisatie, inclusief budget en afspraken voor samenwerking. Beleidsvorming is nauw verweven met bestuurlijke besluitvorming en met bestuurlijk draagvlak.

Als het om weesfietsenbeleid gaat is de beleidsvorming beperkt van omvang. Het beleid is niet heel complex en leidt niet vaak tot politiek of maatschappelijk debat. De verwijdering van weesfietsen is voor een gemeente vooral een uitvoeringstaak. Wanneer er op politiek of ambtelijk niveau discussie ontstaat, betreft het meestal de vraag hoe de uitvoeringsorganisatie wordt ingestoken en op welk gemeentelijk beleidsterrein het primaat ligt. Daarnaast kan het voorkomen dat er op politiek niveau geen of niet voldoende budget wordt vrijgemaakt voor het opzetten van een weesfietsenaanpak.. Het is dus van belang om op tijd te beginnen met het zoeken naar budget.

Een belangrijk moment in de beleidsvorming is het bestuurlijk besluit weesfietsenaanpak te gaan uitvoeren en de bereidheid om daar budget voor uit te trekken. Ter voorbereiding van het bestuurlijk besluit moeten doelstellingen, inspanning en beoogd rendement helder worden gemaakt. De doelen en nuttige neveneffecten van het beleid kunnen zijn:

- minder fout gestalde fietsen, waardoor de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte verbetert;
- het vrijkomen van stallingscapaciteit, met als gevolg vermindering van de noodzaak om stallingscapaciteit uit te breiden;
- een betere bereikbaarheid van openbare voorzieningen;
- stimulering van het gebruik van de fiets, voor een duurzaamheidsimpuls
- een bijdrage aan anti-diefstalbeleid;
- minder inspanning van de gemeente voor het verwijderen van foutgeparkeerde fietsen en fietswrakken;
- arbeidsplaatsen in de sociale werkvoorziening.

Een weesfietsenaanpak heeft positieve effecten maar kost ook geld. De kosten zijn afhankelijk van de gekozen uitvoeringsorganisatie (zie kader). De belangrijkste kostendragers zijn:

- Het labelen van fietsen (personele kosten);
- Het verwijderen van te lang gestalde fietsen (personele kosten);
- Het fietsdepot (personele kosten en kosten voor gebouwen / terreinen).

Daar staan financiële baten of kostenreducties tegenover in de vorm van:

- Minder investering in stallingscapaciteit;
- Minder ruimen van fietswrakken. Vrijwel iedere weesfiets die niet wordt verwijderd eindigt uiteindelijk als wrak en moet dan alsnog geruimd worden;
- Opbrengst uit verkoop van geruimde fietsen;
- Minder kosten voor het verwijderen van foutgeplaatste fietsen.

Ondanks deze opbrengsten of kostenreducties zal het financiële saldo van de aanpak voor de gemeente negatief zijn, vooral omdat de belangrijkste opbrengsten (lagere investeringskosten in extra capaciteit) niet (volledig) ten bate komen van de gemeente. Bij gemeenten waar weesfietsenbeleid is ingevoerd is het vaak lastig om een sluitend beeld te krijgen van de feitelijke kosten, omdat die vaak verspreid in de begroting voorkomen, soms als onderdeel van meer omvattende posten. Het is in ieder geval belangrijk om doelen goed te formuleren en het positieve rendement voor de samenleving te benadrukken,

MANAGEMENT-  
SAMENVATTING  
INLEIDING  
QUICKSCAN  
ORGANISATIE  
JURIDISCH KADER  
COMMUNICATIE  
LABELS &  
BESCHIKKINGEN  
VERWIJDERING  
HET FIETSDEPOT

## ORGANISATIE

Wel is het goed om hierbij te vermelden dat er een win-win mogelijkheid ontstaat als er personeel wordt ingezet in het kader van werkgelegenheidsprojecten. De kosten voor de weesfietsenaanpak komen dan dus niet per definitie in het geheel ten laste van de afdeling die de weesfietsenaanpak implementeert.

De belangrijkste kostendragers van een weesfietsenaanpak zijn labelen, verwijderen en opslag. Het gaat dus vooral om personele kosten en kosten voor het fietsdepot.

Het *labelen* van fietsen kan worden ingericht als een proces dat wordt verricht door een instantie of persoon die ook andere taken heeft (zoals een steward, een stallinghouder, et cetera). Het labelen kan continu of op een op een beperkt aantal momenten gebeuren. Het labelen vergt een inzet van ongeveer 1 mandag per 1.000 fietsen. Bij grotere aantallen is het aantrekkelijk om met een aantal mensen tegelijk te werken. Er kunnen dan enkele medewerkers uit bijvoorbeeld een sociaal werkproject worden ingezet onder verantwoordelijkheid van een herkenbare ambtenaar die door het publiek aangesproken kan worden.

De inzet voor het *verwijderen* van fietsen is ongeveer 1 mandag per 50 fietsen.

De kosten voor het beheer van een *depot* hangen met name af van de kosten van het depot zelf en de openingstijden. Voor het kostenaspect is van belang dat de kosten beperkt kunnen zijn als het depot alleen voor weesfietsen gebruikt wordt en de weesfietsen niet vaker dan circa eens per twee maanden geruimd worden. Weesfietsen worden namelijk zelden opgehaald waardoor het depot op een bedrijventerrein op afstand van het station gevestigd kan worden en volstaan met opening op afspraak.

### **Voorbeeld personele inzet, in een periode van 13 weken**

aantal gestalde fietsen	3.000
aantal weesfietsen	500
mandagen labelen	3
mandagen verwijderen	10
mandagen depot	15

Het Amsterdams depot:  
In Amsterdam is een groot depot, waar zowel weesfietsen als fout gestalde fietsen worden opgeslagen, niet alleen uit de stationsomgeving maar uit verschillende gebieden in de stad. Er komen zo'n 175 fietsen per dag binnen. Er werken ongeveer 10 medewerkers die de fietsen opslaan en verkoopklaar maken. Het zijn medewerkers vanuit de sociale werkvoorziening. Daarnaast zijn er 3 medewerkers voor administratie en baliewerk (uitgifte).

### Haarlem:

Haarlem kent alleen een weesfietsenaanpak, dus geen verwijdering van foutgeparkeerde fietsen. De volledige uitvoering is in handen van de Dienst Handhaving van de gemeente. Foutgeparkeerde fietsen worden niet verwijderd omdat de stallingscapaciteit zodanig beperkt is dat er voor fietsers vaak geen alternatief is voor foutparkeren. De weesfietsen worden eens per drie maanden verwijderd. Vijf man labelen in één dag het gehele stationsgebied. Na één maand worden de weesfietsen verwijderd, door 3 teams van 2 man, met per team één voertuig. Daarbij is een toezichthouder aanwezig en enkele geüniformeerde handhavers om publiek tekst en uitleg te geven. Het depot ligt op afstand van het station. Omdat gemiddeld slechts een fiets per maand opgehaald wordt, is dit alleen toegankelijk na telefonische afspraak via het gemeentelijke servicenummer. De niet opgehaalde fietsen worden als oud ijzer verkocht en verschroot.

### Reikwijdte

Bepaald moet worden in welke gebieden de aanpak van de weesfietsen gaat plaatsvinden. Vaak betreft het een stationsomgeving, soms een binnenstad of een uitgaanscentrum van een binnenstad. Ook gebieden rond een hogeschool of universiteit komen in aanmerking. Het gebied wordt altijd op een logische manier gekozen, zodat het gaat om het 'stallingsgebied' van de betreffende voorziening. Het is het gebied waar fietsenrekken of -klemmen staan voor de bezoekers van de voorziening. Dat betekent onder meer dat de straal van het gebied vrijwel altijd beperkt zal zijn tot enkele minuten lopen vanaf de voorziening.

Naast het gebied moet ook de maximale stallingsduur worden bepaald. Vaak hanteren gemeenten een stallingsduur van 28 dagen, maar een veel kortere duur komt ook voor. Bij het station van Den Haag geldt bijvoorbeeld een termijn van zeven dagen. De keuze hangt voornamelijk samen met het capaciteitstekort. Wanneer er een heel nijpend tekort is, wordt gekozen voor een korte stallingsduur. Een gevolg is dat er veel fietsen worden verwijderd die niet echt een 'vergeten fiets' zijn, de eigenaar heeft zich alleen vergist in de stallingsduur. Het gevolg is dat er meer fietsen worden verwijderd en ook dat meer eigenaren hun fiets ophalen bij het fietsdepot.

### Toewijzing van taken

Voor sommige specifieke taken bij het opzetten en uitvoeren van weesfietsenbeleid zijn specifieke bevoegdheden nodig. Daar wordt op ingegaan in het Juridisch Kader. Hieronder staan we kort stil bij de meest voor de hand liggende keuze om taken onder te brengen.

- De beleidsvorming gebeurt bij uitstek bij de gemeente. Overleg met partners, zoals de NS, ligt voor de hand.
- Het voorzien in de noodzakelijke regelgeving (aanpassing van de Algemene Plaatselijke Verordening) is voorbehouden aan het College van Burgemeester en Wethouders.
- De labeling van fietsen kan in principe door elke organisatie gebeuren, mits er een

MANAGEMENT-  
SAMENVATTING  
INLEIDING  
QUICKSCAN  
ORGANISATIE  
JURIDISCH KADER  
COMMUNICATIE  
LABELS &  
BESCHIKKINGEN  
VERWIJDERING  
HET FIETSDEPOT

duidelijke regie is door de gemeente. Het is raadzaam het labelen uit te laten voeren door niet te dure krachten, of een combinatie te maken met andere taken zoals toezicht op de stalling of een stewardfunctie.

- Het nemen van het besluit tot het uitvoeren van bestuursdwang (het besluit om fietsen daadwerkelijk te verwijderen) is voorbehouden aan de gemeente. Het uitreiken van de beschikking (zie Juridisch Kader) gebeurt door een ambtenaar die gemachtigd is deze taak uit te voeren.
- Het daadwerkelijk verwijderen van fietsen kan door een gemeentelijke dienst gebeuren, maar ook door een andere partij in opdracht van de gemeente. De organisatie moet praktisch gezien in staat zijn enkele honderden fietsen los te knippen en af te voeren. De afweging wat, wanneer, hoe en door wie verwijderd wordt is een gemeentelijke aangelegenheid.
- Opslag, eventuele teruggave en afvoer van fietsen in een fietsdepot kan gebeuren door de gemeente of door een andere partij. Het fietsdepot kan bijvoorbeeld in een stichting worden ondergebracht, of er kan gebruik worden gemaakt van een depot van een buurgemeente. Het fietsdepot is de belangrijkste kostendrager van het weesfietsenbeleid. Besparingen zijn hier dus het meest zinvol.

De wijze waarop de verschillende taken worden belegd, verschilt per gemeente. Er is niet één model beter dan een ander. Belangrijk is de aansluiting op de structuur van het gemeentelijk apparaat, en de combinaties die gemaakt kunnen worden met andere gemeentelijke taken. Veel gemeenten combineren een weesfietsenaanpak met ander beleid in het stationsgebied of met ander fietsbeleid. Enkele voor de hand liggende combinaties zijn hieronder weergegeven. Voor meer informatie over de verschillende modellen kan contact worden opgenomen met de contactpersonen in de gemeenten (zie colofon).

### **Combinatie met verwijdering van fout gestalde fietsen en fietswrakken**

Veel gemeenten hebben één beleid voor het verwijderen van weesfietsen, fout gestalde fietsen en fietswrakken. Hoewel de combinatie voor de hand ligt, zijn er verschillen tussen deze drie onderdelen:

- Het verwijderen van fout gestalde fietsen staat, meer dan weesfietsenbeleid, ter discussie in het politieke debat. Zeker wanneer een stringent beleid samengaat met een tekort aan stallingscapaciteit. Een beleid voor fout gestalde fietsen is niet iets dat 'erbij gedaan' kan worden. Een erg stringent beleid op het gebied van 'fout' gestalde fietsen kan zelfs afbreuk doen aan het succes van een weesfietsenbeleid. De inwoners van de gemeente kunnen door een stringent beleid onbegrip krijgen voor het ruimen van fietsen. Het is dus zaak hier een goede balans in te vinden.
- Ook in de uitvoering van het beleid zijn er verschillen. Foutparkeren kan in één keer vastgesteld worden, er hoeft niet gelabeld te worden en fout gestalde fietsen worden veel vaker opgehaald dan weesfietsen. Dit stelt andere eisen aan een fietsendepot, qua bereikbaarheid en openingstijden. Verder is er een ander spel tussen maatregel, ervaren sanctie, communicatie en inzet. Wanneer er duidelijke bebording is zullen foutparkeerders in het algemeen wel weten dat zij een overtreding begaan. Een duidelijke sanctie heeft een preventief effect. Bovendien kan gekozen worden voor lichte bestuursdwang, zoals het verplaatsen van de fiets naar de stalling. Voor weesfietsen geldt dit alles in veel mindere mate. Op het moment dat een toekomstige weesfiets in de stalling geplaatst wordt zullen weinig gebruikers de intentie hebben de fiets maanden te laten staan en hem dan toch nog weer op te halen. Weesfietsen worden meestal niet meer opgehaald. Al met al zal het preventieve effect van het aankondigen van de maatregel beperkt zijn.
- Fietswrakken worden vaak als afval verwijderd door de milieudienst. Labelen en het vaststellen van een overtreding is niet nodig. Aangezien ook de depotfunctie overbodig is, kan het traject van het fietswraak er in de praktijk volledig anders uitzien dan dat van de weesfiets.

### **Combinatie met het beheer van het stationsgebied**

Als in het stationsgebied stewards, handhavers of NS-medewerkers actief zijn, kunnen werkzaamheden wellicht worden gecombineerd. In diverse steden (bijvoorbeeld Groningen) wordt het labelen uitgevoerd door serviceverleners waarna de gemeentelijke

dienst de gelabelde fietsen verwijdert. Goede afspraken zijn vereist, evenals één leidend aanspreekpunt voor de uitvoering voor alle betrokken diensten. Er zijn namelijk ook voorbeelden van niet werkende combinaties waarbij organisatie A keurig labelt en organisatie B wegens tijdgebrek niet toekomt aan het verwijderen van de fietsen.

### **Samenwerking met andere gemeenten**

Samenwerking tussen gemeenten is aantrekkelijk, zeker voor gemeenten met kleine stations. Deze samenwerkingsmodellen zijn denkbaar:

- Het labelen, verwijderen, opslag, uitgifte en afvoer (plus verkoop) kan soms efficiënter worden uitgevoerd door een gespecialiseerd bedrijf dan door een gemeentelijke organisatie. Samenwerking tussen gemeenten kan leiden tot het gezamenlijk uitbesteden van de weesfietsenaanpak bij meerdere stations waardoor de kosten dalen en de mate van specialisatie groter wordt. Alleen het bevestigen van de beschikking aan de fietsen blijft om juridische redenen een gemeentelijke taak.
- Wanneer één gemeente in een regio of langs een spoorlijn een aanpak opzet en deze ook uitvoert in andere gemeenten kan de efficiency omhoog. Aansluiting zoeken bij een gemeente die al een weesfietsenaanpak kent, is vaak een goede mogelijkheid.
- Bovenstaande suggesties zijn ook toepasbaar op onderdelen. Te denken valt aan samenwerking bij de opzet van een (kostbaar) fietsdepot of een 'wegknipteam'.

### **Overige overwegingen bij het kiezen van een uitvoeringsorganisatie**

- Het verdient de voorkeur de uitvoeringsorganisatie centraal te stellen. Welke afdeling, dienst of partij heeft praktische middelen en ervaring met de betreffende werkzaamheden of beschikt reeds over een depot, uitrusting, menskracht en voertuigen? Deze organisatie kan waarschijnlijk goed een weesfietsenaanpak uitvoeren. De beleidsmatige sector waaronder dit valt doet feitelijk minder ter zake, zolang afspraken, prioriteit en budgetten maar helder zijn.
- Wanneer er meerdere organisaties zijn in het uitvoeringsproces, vergroot dat de kans op afstemmingsproblemen. Eén organisatie heeft in dat opzicht de voorkeur. Wanneer meerdere partijen met onderdelen van de uitvoering belast zijn, moeten op uitvoerings- en managementniveau afspraken gemaakt zijn over taken, kosten en verantwoordelijkheden.
- De gemeente hoeft niet alles zelf te doen, maar kan in belangrijke mate samenwerken of uitbesteden. Vaak zal de werkwijze van de gemeente op andere gebieden de voorkeur bepalen. Mogelijkheden zijn: volledig uitbesteden van operationele taken, labelen laten uitvoeren door dienst die al actief is in het stationsgebied en fietsen na opslag laten verwerken door bijvoorbeeld een sociale werkplaats.
- Verschillende organisatie- of samenwerkingsvormen kunnen succesvol zijn. Er zijn voorbeelden van gemeenten die een groot deel van de uitvoering uitbesteden, maar ook van gemeenten die alles zelf uitvoeren.

#### Groningen:

In Groningen is in de uitvoeringsorganisatie een knip gemaakt tussen labelen en verwijderen. De gemeente zet in het stationsgebied stewards in. Die helpen fietsers een plek te vinden en houden toezicht. Daarnaast verplaatsen ze foutgeparkeerde fietsen naar een apart deel van de stalling. De steward verzorgen ook het labelen van fietsen. Fietsen die geïdentificeerd zijn als weesfiets worden apart gezet. Een andere gemeentelijke dienst verwijdert de weesfietsen. Het lukt niet altijd om alle weesfietsen te verwijderen, vanwege de beperkte depotcapaciteit.

Fietsen die niet door hun eigenaar uit het fietsdepot worden opgehaald worden gedemonteerd. Dit gebeurt in samenwerking met de sociale werkplaats. De onderdelen gaan naar ontwikkelingslanden.





**Het verwijderen van weesfietsen moet gebeuren binnen de wettelijke kaders. Voor de verschillende fasen in het proces zijn er juridische randvoorwaarden. Dit hoofdstuk gaat in op de juridische achtergrond en op de directe praktische consequenties die daaruit voortvloeien.**

## APV

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) moet worden vastgelegd dat er een maximum stallingsduur geldt in bepaalde gebieden. De betreffende tekst kan worden ontleend aan artikel 5.1.11 van de model-APV van de VNG.

Er kan in de APV expliciet melding worden gemaakt van de maximale stallingsduur en de gebieden waarvoor die geldt, maar het is praktischer om alleen de bepaling op te nemen dat zowel de gebieden als de stallingsduur nader worden bepaald door het college van B&W. De APV hoeft dan niet te worden aangepast bij een verandering van de gebieden of de stallingsduur. Een nieuw besluit van B&W voldoet dan.

In de APV kan bijvoorbeeld de volgende tekst worden opgenomen:

*“Het college van B&W kan openbare (brom)fietsstallingsgebieden aanwijzen waar het, in het belang van het beheer van de openbare ruimte, verboden is een fiets of bromfiets langer dan een door het college te bepalen periode onafgebroken te stallen.”*

De toelichting op dit artikel zou kunnen luiden:

*“Dit artikel geeft het college de mogelijkheid om fietsstallingsgebieden aan te wijzen waar fietsen en bromfietsen slechts voor een beperkte door het college te bepalen stallingsduur van enkele dagen tot enkele weken geplaatst mogen worden. Gedacht kan worden aan gebieden waar een hoge druk wordt ondervonden van geplaatste fietsen, zoals rondom treinstations.”*

## Aankondiging

De maximale stallingsduur moet worden aangekondigd bij de betreffende stallingsplaatsen. Zo'n aankondiging is in strikte zin niet juridisch noodzakelijk, maar het is wel zeer aan te bevelen. Meestal worden borden geplaatst op duidelijk zichtbare plaatsen. Ze bevatten de volgende elementen:

- er geldt hier een maximale stallingsduur van ... dagen, op grond van art. ... APV;
- fietsen die langer staan worden verwijderd;
- informatie over verwijderde fietsen is te verkrijgen bij ... (telefoon of adres).

## Het labelen

Het labelen is slechts een 'technische' manier om te bepalen of een fiets langer wordt gestald dan de maximale termijn. Er worden geen eisen gesteld aan de persoon die de labels bevestigt. Ook aan de labels worden vanuit juridische optiek geen eisen gesteld. Een label hoeft geen tekst te bevatten. Wel moet het label op eenduidige manier de overschrijding van de stallingsduur aangeven (het moet bijvoorbeeld voor de toezichthouder duidelijk zijn welke labels op welke datum zijn aangebracht).

## Bestuursdwang

Wanneer uit de aanwezigheid van een label blijkt dat een fiets na het verstrijken van de maximale stallingsduur onafgebroken in de stalling aanwezig is geweest, is er sprake van een overtreding. Vervolgens moet iemand die daartoe bevoegd is het besluit nemen om de fiets te gaan verwijderen, oftewel bestuursdwang toe te passen. Het College van B&W is daartoe bevoegd en zal bepaalde ambtenaren moeten machtigen om die bevoegdheid namens hen uit te oefenen. In het algemeen zijn dat ambtenaren, toezichthouders in dienst bij de gemeentelijke organisatie, bijvoorbeeld bij een dienst Stadsbeheer, Milieuhandhaving o.i.d. Het hoeft dus geen politieambtenaar of bijzondere opsporingsambtenaar (BOA) te zijn. Hun taak bestaat erin dat zij de overtreding vaststellen en een beschikking uitreiken. Deze beschikking kan natuurlijk niet worden overhandigd, omdat de eigenaar van de fiets niet bekend is. Daarom wordt hij in de vorm van een sticker of label aan de fiets bevestigd. In de beschikking staat onder meer

dat de eigenaar van de fiets nog de gelegenheid krijgt om verwijdering van de fiets door de gemeente te voorkomen (zie art. 5:24 Awb). Er moeten ten minste de volgende elementen op staan:

- de datum
- uw fiets staat al meer dan ..... onafgebroken gestald. Dat is verboden op grond van art. .... lid .... van de APV
- daarom is besloten bestuursdwang toe te passen
- u krijgt nog ... dagen de tijd om de fiets zelf te verwijderen;
- na het verstrijken van deze periode wordt de fiets verwijderd op last van de gemeente.
- de kosten voor verwijdering bedragen € ... en komen voor uw rekening.
- de naam van de gemandateerde dienst en een telefoonnummer.

De periode die de eigenaar krijgt om zelf de fiets te verwijderen (de begunstigings-termijn), mag de gemeente zelf bepalen. Twee etmalen lijkt een redelijke termijn.

### Bezwaar

Binnen zes weken na de dagtekening van de beschikking kan de eigenaar bezwaar maken (Art. 5:26 Awb). In de praktijk zal hij de beschikking meestal niet meer onder ogen krijgen; deze wordt na de begunstigingstermijn mét de fiets verwijderd. Daarom is het zinvol dat de stalling ook informeren over het verwijderen van te lang gestalde fietsen (zie hiervoor). Zij nemen dan als het ware de informatieve (niet de juridische) functie van de beschikking over wanneer de fiets weg is.

Bezwaar maken kan ook nog nadat de fiets is verwijderd, wanneer de eigenaar hem ophaalt in het fietsdepot. Maar dat moet wel gebeuren binnen de termijn van zes weken.

### Verwijderen

Het verwijderen van de fietsen kan uiteraard pas plaatsvinden na het verstrijken van de begunstigingstermijn. Het kan gebeuren door, of in opdracht van, de toezichthouder. Dat betekent dat een gemeentelijke dienst het verwijderen kan doen, maar het kan ook gebeuren door een privaat bedrijf. De toezichthouder hoeft niet zelf aanwezig te zijn. Het is verstandig om degenen die de fietsen weghalen duidelijk zichtbaar – met hesjes van de gemeente en legitimatiebewijs – namens de gemeente te laten werken, of een ambtenaar aanwezig te laten zijn die het publiek kan informeren.

### Bewaartermijn

De eigenaar van een weggehaalde fiets moet nog 13 weken de tijd hebben om zijn fiets terug te vragen (Art. 5:30 Awb). De fietsen moeten dus worden opgeslagen gedurende deze termijn, en wel zodanig dat ze ook terug te vinden zijn. Overigens hoeven fietsen in slechte staat (fietswrakken) niet bewaard te worden.

### Teruggave

Een eigenaar van een verwijderde weesfiets moet gedurende 13 weken in de gelegenheid gesteld worden zijn fiets op te halen (zie hierboven). De teruggave van de fiets gebeurt tegen betaling van de kosten van verwijdering (dit zijn de kosten die op de beschikking vermeld zijn). De beschikking krijgt hij mee, met een registratieformulier en een algemene toelichting. Of hij nog bezwaar kan maken tegen de beschikking hangt af van het moment waarop hij zijn fiets ophaalt. Vanaf 6 weken na de dagtekening van de beschikking kan dit niet meer.

Er worden geen eisen gesteld aan de persoon die de fiets aan de eigenaar terug geeft. Het hoeft dus geen gemeenteambtenaar te zijn of een aangewezen toezichthouder.

### Afvoer

Nadat fietsen 13 weken bewaard zijn mogen ze worden verkocht (Art. 5:30 Awb). Als verkoop naar het oordeel van de gemeente niet mogelijk is mogen de fietsen worden weggegeven of vernietigd. Dit betekent dat verkoop de voorkeur heeft, maar de gemeente kan zelf beoordelen of dit mogelijk is. Het staat de gemeente vrij om de fietsen te vernietigen of te schenken, bijvoorbeeld aan een goed doel.

### **Gestolen fietsen**

Wanneer een weesfiets feitelijk is gestolen (wanneer niet de eigenaar maar de dief de fiets in de stalling heeft achtergelaten) zou verkoop kunnen betekenen dat de gemeente zich schuldig maakt aan heling. Om dat risico tegen te gaan dient (liefst bij binnenkomst bij het fietsdepot) te worden gecheckt of de fiets als gestolen staat geregistreerd. De Rijksdienst voor het Wegverkeer beheert (ook online) het register van gestolen fietsen ([www.rdw.nl/fdr/Paginas/Default.aspx](http://www.rdw.nl/fdr/Paginas/Default.aspx)). Wanneer een fiets daar niet in voorkomt, mag ervan uitgegaan worden dat de fiets niet gestolen is, en dat de fiets verkocht kan worden. Er zijn gemeenten geweest die, om het risico op heling tegen te gaan, alle fietsen lieten vernietigen. Dat lijkt echter op juridische gronden niet noodzakelijk, en bovendien geeft dit het risico dat het (wees)fietsenbeleid bij het publiek een negatief imago krijgt.



# COMMUNICATIE

**Het publiek moet ervan op de hoogte zijn dat er in het betreffende gebied een maximale stallingsduur is en dat te lang gestalde fietsen worden verwijderd. Eigenaren van verwijderde weesfietsen moeten kunnen zien waar ze inlichtingen kunnen krijgen over hun verdwenen fiets en waar ze hem kunnen ophalen. Daarom is communicatie een belangrijk aspect van een weesfietsenaanpak.**

## Preventief effect

Hoe korter de maximale stallingsduur is, des te belangrijker is een goede communicatie. Bij een lange stallingsduur (bijvoorbeeld een maand) zijn er maar weinig eigenaren die na deze periode hun fiets nog terug willen. Maar met een korte stallingstermijn, bijvoorbeeld een week, is dat aantal veel groter. Veel van hen hadden zich niet gerealiseerd dat hun fiets zou kunnen worden weggehaald. Bij een korte stallingstermijn is het preventieve effect van een goede communicatie dus aanzienlijk, veel groter dan bij een lange stallingstermijn.

## Borden

Communicatie bestaat in ieder geval uit goed zichtbare borden in het betreffende gebied. In een stationsomgeving zijn al gauw meerdere borden nodig. De borden bevatten ten minste de volgende elementen:

- er geldt een maximale stallingsduur van ... dagen, op grond van art. ... APV;
- fietsen die langer staan worden verwijderd;
- informatie over verwijderde fietsen is te verkrijgen bij ... (telefoon of adres).

Vaak wordt op het zelfde bord aangegeven dat het verboden is om buiten de rekken fietsen te parkeren.

## Pers

Het weesfietsenbeleid wordt vaak ook aangekondigd in de plaatselijke pers, bijvoorbeeld in een blad voor gemeentenuws of in een commercieel huis-aan-huisblad. Ook een bericht in een universiteitskrant kan een belangrijk deel van de doelgroep bereiken. Wanneer enkele malen per jaar fietsen worden verwijderd, kan elke actie afzonderlijk worden aangekondigd. Wanneer het labelen en verwijderen min of meer continu gebeurt moet er ook op regelmatige basis worden gecommuniceerd.

## Andere organisaties

Het is zinvol om niet alleen het publiek te informeren, maar ook andere relevante organisaties, zoals de politie en de plaatselijke afdeling van de Fietsersbond. Sommige mensen vragen bij de politie naar hun verdwenen fiets, of willen aangifte doen van diefstal. De politie kan hen doorverwijzen naar het depot.



Labels zijn op rol leverbaar



Registratienummer fietsdepot

# LABELS & BESCHIKKINGEN

**Het labelen is een middel om er achter te komen welke fietsen de maximale stallingsduur hebben overschreden. Wanneer na het labelen de maximale stallingsduur is verstreken, wordt aan de fietsen die nog steeds een label hebben, een beschikking bevestigd.**

## Tijdstip van labeling

Het labelen gebeurt op momenten dat er weinig fietsen staan gestald. De avonden op werkdagen zijn over het algemeen het meest geschikt. Veel fietsen die worden gebruikt zijn dan weg, zodat het percentage weesfietsen maximaal is. Rond 22:00 uur is een goede tijd. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat er een verschil is in 'woonsteden' en 'werksteden'. Op Den Haag Centraal kan bijvoorbeeld wellicht beter overdag gelabeld worden, omdat dan de fietsen van forenzen die in Den Haag werken weg zijn.

## Frequentie van labeling

In het algemeen is het maandelijks verwijderen van weesfietsen aan te bevelen. Dat biedt een goed compromis tussen inzet en geloofwaardigheid.

Wanneer de maximale stallingsduur kort is, bijvoorbeeld één week, zal er ook veel frequenter moeten worden gelabeld en geruimd. Anders is het beleid niet effectief en geloofwaardig. Er kan dan het beste gekozen worden voor een min of meer continue labeling en verwijdering.

De eerste keer dat een opruimactie wordt gehouden is het aantal weesfietsen veel groter dan bij vervolgacties. Meestal is de organisatie niet berekend op dit eenmalige grote aantal. Het is daarom verstandig om de eerste twee of drie keren maar een deel van de fietsen te labelen (respectievelijk de helft of een derde).

Wanneer de frequentie van de labeling gelijk loopt met de bewaartermijn van 13 weken, dan is de bezetting van het depot gelijkmatig. Direct nadat het vorige contingent fietsen uit het fietsdepot is afgevoerd, komt een nieuwe lading fietsen binnen. Een gelijkmatige belasting van het fietsdepot wordt ook bereikt bij een continue labeling.

## Labelen

De labeling moet zo gebeuren dat de fiets niet kan rijden zonder dat het label wordt verbroken. Het moet dus zowel om een spaak als om een vast deel van de fiets worden bevestigd.

Een goed label is opvallend van kleur (bijvoorbeeld geel, oranje, rood). Het hoeft uit juridisch oogpunt geen tekst te bevatten, maar het is voor het publiek wel prettig te weten waar de labels vandaan komen of waar ze voor dienen. Alleen al de vermelding van de naam van de gemeente geeft een indicatie van de herkomst van het label.

De eigenaar van de fiets moet het label zonder veel moeite kunnen verwijderen. Wel moet het natuurlijk zo stevig zijn dat het niet al te gemakkelijk stuk gaat.

Een waterbestendig papieren of een kunststof label met een zelfklevend gedeelte is goed bruikbaar. Ze zijn bij drukkerijen te bestellen op rol. Er bestaan ook labels in de vorm van een nylon tie-wrap met een inkeping, die ze gemakkelijk te verwijderen zijn. Kies altijd een label dat bij verwijdering moet worden stukgescheurd, zodat grappenmakers het niet opnieuw om een andere fiets kunnen bevestigen.

Wanneer op min of meer continue basis wordt gelabeld moet met verschillende kleuren labels worden gewerkt. Wanneer er binnen de maximale stallingsduur nooit vaker dan één keer wordt gelabeld, volstaat één kleur label. Er worden geen eisen gesteld aan de persoon die de labeling uitvoert. Het is wel van belang dat hij wordt aangestuurd door de toezichthouder die de constatering van de overtredingen gaat doen, zodat deze precies weet wanneer de labeling heeft plaatsgevonden.

MANAGEMENT-  
SAMENVATTING  
INLEIDING  
QUICKSCAN  
ORGANISATIE  
JURIDISCH KADER  
COMMUNICATIE  
LABELS &  
BESCHIKKINGEN  
VERWIJDERING  
HET FIETSDEPOT

## Beschikkingen

Wanneer na het labelen de maximale stallingduur is verstreken, stelt de toezichthouder vast dat er sprake is van een overtreding, bij elke fiets die nog een label heeft. Hij bevestigt dan een beschikking aan de fiets. Dat gebeurt niet door de spaken, het kan gewoon aan bijvoorbeeld de bagagedrager of het stuur. Op de beschikking staat:

- de datum
- uw fiets staat al meer dan ..... dagen onafgebroken gestald. Dat is verboden op grond van art. .... lid .... van de APV;
- daarom is besloten bestuursdwang toe te passen;
- u krijgt nog ... dagen de tijd om de fiets zelf te verwijderen;
- na het verstrijken van deze periode wordt de fiets verwijderd op last van de gemeente;
- de kosten voor verwijdering bedragen € ... en komen voor uw rekening;
- de naam van de gemandateerde dienst en een telefoonnummer.

De beschikking kan bijvoorbeeld van stevig waterbestendig papier zijn, met een zelfklevende laag, zodat hij gemakkelijk om een stang kan worden gevouwen en dichtgeplakt.



Datum: \_\_\_\_\_

Uw fiets staat al meer dan **3 WEKEN** onafgebroken gestald.

Dat is verboden op grond van art. .... lid .... van de APV. Daarom is besloten bestuursdwang toe te passen

U krijgt nog **2 DAGEN** de tijd om de fiets zelf te verwijderen;

Na het verstrijken van deze periode wordt de fiets verwijderd op last van de gemeente. De kosten voor verwijdering bedragen **€ 10,-** en komen voor uw rekening.

GEMEENTE ... TELEFOON **012-3456789**



**UW (BROM)FIETS  
IS HIER  
TE LANG  
GEPARKEERD**

GEMEENTE ... TELEFOON **012-3456789**



# VERWIJDERING

**Verwijderen van te lang gestalde fietsen gebeurt wanneer de begunstigingstermijn voorbij is. Het gebeurt door of in opdracht van de toezichthouder. Het kan zijn dat een gemeentelijke dienst de fietsen verwijdert, maar het kan ook door een privaat bedrijf gebeuren. De toezichthouder hoeft niet zelf aanwezig te zijn.**

Het verwijderen van fietsen kan vragen oproepen bij het publiek. Men kan denken dat er dieven bezig zijn. Het is daarom verstandig om degenen die de fietsen weghalen duidelijk zichtbaar – met hesjes van de gemeente en legitimatiebewijs – te laten werken. Het is ook goed om een geüniformeerd persoon aanwezig te laten zijn, bijvoorbeeld een ambtenaar of een BOA.

Het verwijderen gebeurt met zo weinig mogelijk schade aan de fiets en het slot. Bij een kettingslot wordt de laatste schakel doorgeknipt, zodat het slot nog bruikbaar blijft. Het slot wordt altijd bij de fiets bewaard. Ook de beschikking blijft aan de fiets zitten, omdat er informatie op staat die in het depot geregistreerd moet worden. Ook moet de eigenaar die zijn fiets ophaalt, de beschikking meekrijgen.

Microsoft Excel - registratie.xls

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
1	volgnr	datum in	vak	herkomst	merk	framernr	graveercode	model	teg-clip	kleur	waarde	bijzonder	
2	47763	12-feb-09	A7	station	giant	JD9583416		H	1776558	beige	H		
3	47764	12-feb-09	A7	station	sparta	SS4603278		H		groen	L	mandje voor	
4	47765	12-feb-09	A7	station	burco	HA7154493		D		zwart	L		
5	47766	12-feb-09	A7	station	cinelli	LF5697318		H	7157655	rood	H	kinderzitje achter	
6	47767	12-feb-09	A7	station	gazelle	JI1082556	9136473	D		geel	M		
7	47768	12-feb-09	A7	station	union	TG2782553		D		zwart	L		
8	47769	12-feb-09	A7	station	rebel	FG3468561		D		rood	L		
9	47770	12-feb-09	A7	station	simplpex	BS7276829		H		groen	M	tas	
10	47771	13-jan-09	C2	centrum	gazelle	NS6818065		H		beige	M		
11	47772	13-jan-09	C2	centrum	union	ND3548542		D		blauw	L		
12	47773	13-jan-09	C2	centrum	antec	SD4923180		H		beige	L		
13	47774	13-jan-09	C2	centrum	union	LY8412331		H		beige	L	grote bel	
14	47775	13-jan-09	C2	centrum	concorde	FA7212189		H		rood	M		
15	47776	13-jan-09	C2	centrum	rebel	GS5364126		D		rood	L	kinderfiets	
16	47777	13-jan-09	C2	centrum	cannondale	GA8438698		D		geel	L		
17	47778	13-jan-09	C2	centrum	simplpex	YY1055679		H		zwart	M		
18	47779	13-jan-09	C2	centrum	gazelle	GD3638216		D		zwart	H	omafiets	
19	47780	13-jan-09	C2	centrum	union	SF9082961	4389768	H		groen	M		
20	47781	13-jan-09	C2	centrum	antec	SG8645667		H		beige	M		
21	47782	13-jan-09	C2	centrum	union	HJ8706940		D		geel	L		
22	47783	13-jan-09	C2	centrum	simplpex	SB3347307		D		zwart	L		
23	47784	13-jan-09	C2	centrum	union	FG3080096		H		zwart	M	kinderzitje achter	
24	47785	13-jan-09	C2	centrum	concorde	RM7643487		H		groen	L		
25	47786	20-jan-09	A2	station	rebel	DS8737169		H		beige	L	plastic tas	
26	47787	20-jan-09	A2	station	cannondale	SF9026890		D		zwart	L		
27	47788	20-jan-09	A2	station	simplpex	GP7796443	8124776	H		beige	H		
28	47789	20-jan-09	A2	station	union	TG7739339		D		groen	M		
29	47790	20-jan-09	A2	station	antec	SJU1179856		H		zwart	L		
30	47791	20-jan-09	A2	station	union	TG2449553		D		rood	L	tassen	
31	47792	20-jan-09	A2	station	antec	WQ4624312		H		beige	M		
32	47793	20-jan-09	A2	station	rebel	RP9889818		H		zwart	M		
33	47794	20-jan-09	A2	station	simplpex	FK3494762		H		groen	L		
34	47795	20-jan-09	A2	station	gazelle	PY9585031		D		beige	M		
35	47796	20-jan-09	A2	station	union	VC9469984		D		rood	L		
36	47797	20-jan-09	A2	station	cannondale	3394027		H		rood	L		

**Registratie in een Excelbestand**



**Het fietsdepot in Amsterdam**

# HET FIETSDEPOT

**Verwijderde fietsen worden opgeslagen in een fietsdepot. Daar vindt registratie plaats, er gebeurt een check op diefstal, en eigenaren kunnen hun fiets daar ophalen. De resterende fietsen worden afgevoerd.**

## Fietsdepot

Opslag van weesfietsen (en wellicht ook andere verwijderde fietsen) vindt plaats in een het fietsdepot, dat in de praktijk vaak AFAC (Algemene Fiets Afhandel Centrale) wordt genoemd.

Wanneer een het fietsdepot alleen voor weesfietsen bestemd is, worden er minder hoge eisen aan gesteld dan wanneer er ook fout gestalde fietsen worden bewaard. Als het alleen om weesfietsen gaat, en de stallingstermijn is niet heel kort, dan zijn er weinig mensen die hun fiets komen ophalen. Dan hoeft het depot geen vaste openingstijden en baliepersoneel te hebben en het mag ook op een minder goed bereikbare plaats zijn gevestigd.

Het fietsdepot kan bestaan uit een gebouw met daarin een balie, een werkplaats en een voorziening voor het voeren van de administratie. De fietsen worden meestal op open terrein gestald. Een goede omheining en eventueel bewaking is wel belangrijk om diefstal tegen te gaan. Een overdekte loods heeft de voorkeur voor de opslag van fietsen, maar is in de praktijk soms te kostbaar.

De capaciteit van een depot kan worden geschat op basis van een proeflabeling (zie Quick Scan).

Wanneer er een continu verwijderingsbeleid is in een gemeente, is er ook een continue aanvoer en afvoer van fietsen. Het aantal fietsen in het depot blijft dan tamelijk constant. Wanneer er minder vaak een verwijderingsactie is, dan is 13 weken een goede frequentie, omdat ook daarmee een continue belasting van het depot ontstaat. De depotcapaciteit is in beide gevallen gelijk aan wat er per 13 weken aan fietsen wordt weggehaald.

Zoals eerder beschreven is (zie Labels en Beschikkingen) is de eerste keer dat een weesfietsenactie wordt gehouden, het aantal te verwijderen fietsen relatief groot. Bijvoorbeeld, in Haarlem waren er de eerste keer 900 weesfietsen op een totaal van 5.000 gestalde fietsen. Bij vervolgacties lag het aantal weesfietsen op 300 tot 400.

## Registratie

Bij binnenkomst in het fietsdepot worden gegevens van de fietsen ingevoerd in een digitaal bestand. De volgende zaken worden geregistreerd:

- registratienummer (een uniek nummer, toegekend door het fietsdepot)
- datum van aanlevering bij het fietsdepot;
- opslaglocatie op het fietsdepot;
- locatie waar de fiets verwijderd is (staat op beschikking aan de fiets)
- merk
- framenummer
- graveercode(s)
- model (heren / dames)
- tag-chip nummer
- kleur
- geschatte economische waarde
- staat van onderhoud (goed / matig / slecht)

Verder kunnen bijzondere kenmerken worden geregistreerd, om een fiets gemakkelijker terug te vinden. Dit is vooral relevant bij fietsen die fout gestald waren, weesfietsen worden maar zo zelden opgehaald dat het misschien niet zinvol is deze gegevens te registreren. Mogelijk te registreren kenmerken zijn:

- fietstassen
- kinderzitje achter
- kinderzitje voor
- mandje of bak voorop
- overgeschilderd
- plastic tas op zadel
- slot (ketting-, kabel- of ringslot)

MANAGEMENT-  
SAMENVATTING  
INLEIDING  
QUICKSCAN  
ORGANISATIE  
JURIDISCH KADER  
COMMUNICATIE  
LABELS &  
BESCHIKKINGEN  
VERWIJDERING  
HET FIETSDEPOT

Voor de registratie wordt in sommige fietsdepots gebruik gemaakt van een specifiek voor dit doel ontwikkelde computerapplicatie. Daarmee ontstaan gebruiksvriendelijke invoeren zoekmogelijkheden. Zo'n speciaal ontwikkelde applicatie is zeker aan te raden bij een wat groter fietsdepot met aanzienlijke aantallen fietsen. Bij kleinere volumes aan fietsen kan men bijvoorbeeld een spreadsheetprogramma gebruiken zoals Excel.

### Zoekmogelijkheid

Een eigenaar moet de mogelijkheid hebben om na te gaan of zijn fiets bij het fietsdepot staat. Het ligt voor de hand om een website te maken waar mensen die hun fiets kwijt zijn niet alleen algemene informatie vinden over het fietsdepot en over het verwijderingsbeleid, maar ook in het registratiebestand kunnen zoeken naar hun fiets. Hiervoor moet dus een koppeling gemaakt worden tussen de webapplicatie en de registratie van fietsen. In ieder geval moet op framenummer kunnen worden gezocht, alleen blijkt dat weinig mensen het framenummer van hun fiets kennen. Een zoekmogelijkheid alléén op merk, kleur en model (dames / heren) is niet zo zinvol, er zijn dan té veel hits. Zoeken op deze gegevens is weer wel zinvol wanneer tevens op bijzondere kenmerken kan worden gezocht. In combinatie zijn deze gegevens vaak wel voldoende uniek. Ook hier geldt overigens weer dat van de zoekmogelijkheid weinig gebruik wordt gemaakt wanneer het alleen om weesfietsen gaat.

### Check op diefstal

Bij binnenkomst in het fietsdepot dient gecheckt te worden of de fietsen als gestolen geregistreerd staan. Daarvoor zijn drie redenen:

- er wordt een bijdrage geleverd aan het anti-diefstalbeleid;
- de fiets kan mogelijk worden teruggegeven aan de rechtmatige eigenaar;
- door deze check te doen voorkomt de gemeente dat ze zich -theoretisch- aan heling schuldig zou maken wanneer de fiets uiteindelijk wordt verkocht.

De check op diefstal gebeurt met behulp van het diefstalregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Het diefstalregister is een bestand met framenummers van als gestolen geregistreerde fietsen. Omdat lang niet altijd aangifte wordt gedaan van diefstal, is het bestand niet compleet. Op de website van de RDW ([www.rdw.nl/fdr/Paginas/Default.aspx](http://www.rdw.nl/fdr/Paginas/Default.aspx)) kunnen framenummers één voor één worden gecheckt. Met de RDW kunnen afspraken worden gemaakt over de aanlevering van bestanden met framenummers, die dan in één keer worden gecheckt.

Wanneer een fiets blijkt te zijn gestolen wordt contact met de eigenaar gezocht. De politie kan de persoonsgegevens van de eigenaar verschaffen. Afgesproken moet worden hoe de taakverdeling is, of de politie dan wel het fietsdepot contact met de eigenaar opneemt.

### Teruggave

Als het alleen om weesfietsen gaat, komt teruggave zoals gezegd weinig voor. Toch kan het gebeuren dat een weesfiets wordt opgehaald. De eigenaar krijgt de fiets mee op voorwaarde dat hij of zij:

- een identiteitsbewijs toont;
- in het bezit is van een sleuteltje dat in het slot van de fiets past;
- de kosten van verwijdering (die op de beschikking vermeld staan) staat.

### Afvoer

Nadat de wettelijke tijdsduur van 13 weken voor opslag is verstreken kunnen de fietsen worden afgevoerd. Mogelijkheden zijn:

- Schenken aan goed doel, bijvoorbeeld derdewereldlanden of werkgelegenheidsprojecten;
- Verkoop, eventueel via een veiling (soms na opknappen). In sommige gemeenten worden fietsen aan particulieren verkocht, bij andere alleen aan handelaren. Verkoop kan per stuk, maar ook in 'batches' van bijvoorbeeld 20 stuks.
- Vernietigen, of als schroot verkopen. Dit is af te raden, omdat daarmee het verwijderingsbeleid van de gemeente een negatief imago kan krijgen.

# COLOFON

Het Handboek Weesfietsen is tot stand gekomen in opdracht van de NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Realisatie: DHV BV. *Tekst* Jan Fokkema *Bijdragen* Manus Barten en Hannah Doff  
*Juridisch advies* Annet den Herder *Vormgeving* Hannah Doff

Met dank aan: Adviesbureau Delfini te Nijmegen voor het ter beschikking stellen van de handleiding fietsparkeerbeleid.

Met medewerking van:

Dhr. T. van Heijst, Gemeente Groningen

Dhr. M. Rozijn, Gemeente Haarlem

Dhr. H. van Vliet, Gemeente Zutphen

Mevr. M. Van Oers, Gemeente Delft

Mevr. R. Hilhorst, Gemeente Amsterdam

Fietsersbond

VNG

Fietsberaad