

Omgekeerde wet van de remmende voorsprong

De fiets wordt steeds **POPULAIRDER**. Dat leidt, met name in de grote steden, tot problemen met fietsparkeren. Voor de oplossing zijn data nodig, waarmee gemeenten een **DOELGROEP-GERICHT** fietsparkeerbeleid kunnen voeren. Otto van Boggelen van CROW-Fietsberaad hoopt dat het in mei gelanceerde webplatform veiligstallen.nl de gemeenten daarbij kan helpen.

Fietsparkeren
voor
90 procent
vrij primitief

Het probleem is momenteel, aldus Otto van Boggelen, programmamanager CROW-Fietsberaad, dat fietsparkeren in Nederland voor zo'n 90 procent nog vrij primitief is: je krijgt een bonnetje of je hebt een abonnement. "Deze manier voor toegangscontrole en diefstalbeveiliging biedt de klant weinig informatie over lege plekken en terugvinden – in de stalling of in een fietsdepot – en weinig betaalservice. Beleidsmakers biedt het weinig handvaten om te monitoren en te sturen." Bij het beeld betreft Van Boggelen bewust ook handhaving en het fietsdepot. "Het gaat nl. om een integrale aanpak, inclusief het voorkomen van gevaarlijke verkeerssituaties, het weesfietsenbeleid en de logistiek eromheen."

MODERNE TECHNOLOGIEËN

Omdat ze het belang ervan onderkennen, zijn veel gemeenten inmiddels hiermee aan de slag gegaan. Ze lopen echter bij de handhaving en de logistiek aan tegen hoge kosten. Dat is volgens Van Boggelen niet nodig. "Je kunt het vergemakkelijken en verbeteren door bij fietsparkeren moderne technologieën in te zetten, die elders allang worden toegepast. Kijk bijvoorbeeld naar de barcodes in een magazijn, maar ook naar het autoparkeren waar dankzij technologie-toepassing diensten mogelijk zijn als kentekenparkeren en belanghebbenden-parkeren. Nu loopt fietsparkeren achter bij autoparkeren, maar ik hoop op de omgekeerde

wet van de remmende voorsprong: dat fietsparkeren door een grote sprong voorwaarts straks een voorbeeld wordt voor autoparkeren." Een bottleneck daarbij is echter, dat er nog niet veel marktpartijen zijn, die deze technologieën aanbieden. Bovendien wil de consument voor fietsparkeren niet diep in de buidel tasten, waardoor er niet, zoals bij autoparkeren, een markt ontstaat. "Een ander verschil is, dat een auto een nummerbord heeft. Daardoor kun je een onderscheid maken naar doelgroepen en extra diensten aanbieden. En ten slotte: een fietser laat zich minder goed sturen dan een automobilist. Bovendien past hij zijn fiets aan aan de omgeving, waar hij de fiets gebruikt. Zo kopen veel fietsers een oude 'stationsfiets', waarvan het niet erg is als die gestolen wordt." Om te voorkomen dat het ondermeer bij stations een nog grotere fietsenchaos wordt en dat gemeenten nog meer geld kwijt zijn aan het weesfietsenbeleid, moet er volgens Van Boggelen een onderscheid naar doelgroepen komen. Met vervolgens doelgroepgericht maatwerk. "Zonder zo'n onderscheid krijg je generieke maatregelen – je mag nergens je fiets parkeren – die niet werken en dan keert de wal het schip. Terwijl de overheid het fietsen juist wil promoten: vanwege bereikbaarheid, duurzaamheid, overgewicht etc."

RANDVOORWAARDEN

Een eerste randvoorwaarde voor zo'n doelgroepgericht beleid is dat elke fiets een 'num-



L: In de fietsenstalling bij het station in Helmond krijgen alle gebruikers de eerste keer een stickertje op de fiets, dat wordt gekoppeld aan hun OV-chipkaart. R: Beheerder scant fiets in fietsenstalling Helmond.

merbord' krijgt. "Er hoeft geen centrale registratie inclusief eigenaar te komen, zoals bij auto's. Dat wordt te duur. Wat wel zou kunnen bijvoorbeeld is om het framenummer zodanig zichtbaar te maken, dat het te gebruiken en te scannen is door stallingshouders. Je identificeert dan de fiets en bij een abonnement zou je ook de eigenaar eraan kunnen koppelen." Van Boggelen noemt het voorbeeld van de fietsenstalling bij het station in Helmond. "Daar krijgen alle gebruikers de eerste keer een stickertje op de fiets, dat wordt gekoppeld aan hun OV-chipkaart. De gebruiker checkt vervolgens in en uit met de OV-chipkaart. De beheerder weet zo hoelang een fiets er staat. Bovendien is het een extra vorm van beveiliging. De beheerder kan nl. ook controleren of een fiets die naar buiten gaat, wel is uitgecheckt." Bij de overige fietsenstallingen in Helmond checkt de beheerder bij het in- en uitgaan de combinatie stickertje en sleutelhanger met barcode. Dat systeem wordt inmiddels ook in Apeldoorn en Leeuwarden toegepast. "Uit onderzoek in Helmond weten we dat een derde van de gebruikers van de stationsfietsenstalling ook de andere stallingen gebruikt. Omdat echter niet iedereen een OV-chipkaart heeft, hebben we bij de andere stallingen voor een sleutelhanger met barcode gekozen."

Dankzij de scangegevens van de stationsfietsenstalling in Helmond, die gekoppeld zijn aan

een Fietsparkeer Management Systeem (FMS), kan de gemeente goed controleren in hoeverre de capaciteit voldoet, maar ook of er daadwerkelijk uitgangscntroles worden gedaan. Vervolgens kan de gemeente monitoren en sturen.

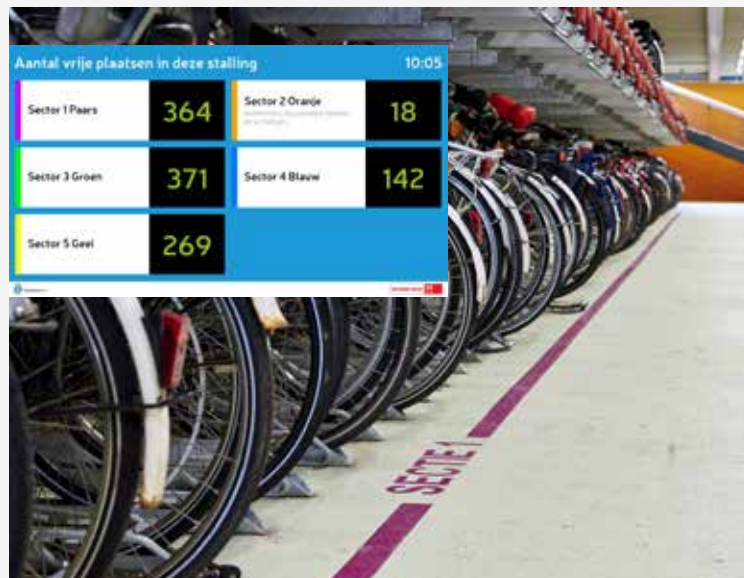
WEBPLATFORM

Het FMS is een onderdeel van een webplatform, dat het Fietsberaad in mei van dit jaar lanceerde. "Dat bestaat uit twee belangrijke elementen: enerzijds het FMS, dat is bedoeld voor gemeenten en anderzijds de website www.veiligstallen.nl. Onze ambitie is om alle bewaakte fietsenstallingen (momenteel 193), stallingen met toezicht (12), geautomatiseerde stallingen (48), fietskluizen (242), onbewaakte stallingen (63), buurtstallingen (1) en fietstrommels (2) in het systeem van veiligstallen.nl te hebben. Burgers kunnen een stalling toevoegen. De gemeente krijgt daar dan een melding van en geeft vervolgens toestemming op de stalling te tonen. Gemeenten hebben voor hun grondgebied een content management systeem (FMS), waarin ze kunnen aangeven welke stallingen er zijn, hoeveel plekken, en wat de kosten en openingstijden zijn." De data worden getoond in veiligstallen.nl, maar zijn als open data ook beschikbaar voor andere partijen. "Wij zouden graag zien dat apparatuur uit die stalling gekoppeld wordt aan het FMS. Zoals in Helmond, Apeldoorn en Leeuwarden. Daarmee kun je

**Doelgroepgericht
fietsparkeerbeleid
dankzij data**



Fietskluizen van de provincie Noord-Holland.



De fietsenstalling in Helmond is verdeeld in secties. Een beeldscherm geeft het aantal vrije plaatsen per sectie.

Zet bij fietsparkeren moderne technologieën in, die elders allang worden toegepast

namelijk real time zien hoeveel plekken er beschikbaar zijn. Die informatie is voor gebruikers met name interessant bij fietskluizen, die je bij veel stations ziet. In Zeist start binnenkort een pilot met een chipkluis, waar je met je OV-chipkaart kunt inchecken. Via veiligstallen.nl kun je zo'n kluis vooraf reserveren. Het systeem is uitgetoetst door ambtenaren van de provincie Noord-Holland, die het nu ook wil toepassen bij fietskluizen bij de Zuidtangent. En in de regio Rotterdam wil de RET het gaan toepassen bij fietskluizen in Lansingerland." Van Boggelen hoopt dat in de toekomst ook de NS dit voorbeeld zal gaan volgen." Zo'n systeem kan bovendien ook een aanvulling zijn in landelijke gebieden waar het busvervoer steeds meer onder druk staat."

Van Boggelen zou graag zien dat de koppeling nog verder wordt doorgevoerd. "Handhavers zouden tegen betaling gestickerde fietsen in een stalling kunnen zetten of in een fietsdepot." Daarnaast wordt op een aantal locaties, waaronder Jaarbeursplein Utrecht, een pilot gedaan met een systeem van Handhaven en Benutten Fietsenstallingen (HBF), dat enerzijds het handhaven op te lang gestalde fietsen vereenvoudigt en anderzijds het vinden van een vrije plaats voor een gebruiker optimaliseert. "Bij HBF heeft elk rek een wipwap-schakelaar, die vrije plaatsen registreert en de stallingsduur. Ook deze informatie zou aan de site veiligstallen.nl gekoppeld kunnen worden."

in Utrecht bij de ingang in met zijn OV-chipkaart, terwijl hij in Helmond eerst de fiets op zijn plek zet en vervolgens incheckt met zijn sleutelhanger op de plek die bij zijn sector hoort. "Het voordeel van Helmond is dat je een geïntegreerd systeem hebt met handhaven en verwijzen, terwijl je in Utrecht twee systemen hebt: het HBF met de wipwap-schakelaar en het inchecken met de OV-chipkaart. Daarnaast kan Helmond beter piekbelasting aan, omdat je per afzonderlijke sector en niet per complete stalling in- en uitcheckt."

Het uiteindelijke doel is om, los van het systeem, in ieder geval, alle data centraal te verzamelen via veiligstallen.nl. Van Boggelen: "Wanneer er voldoende massa ontstaat aan gegevens, wordt het namelijk ook interessant voor marktpartijen. Voor leveranciers van apparatuur aan stallingen, maar ook voor partijen zoals vervoersmaatschappijen, de ANWB en verzekeraars, die dankzij de open data extra service aan fietsers kunnen bieden. Daarnaast is het voor fietsers interessant om hun identiteit te koppelen. Dat kan hen bijvoorbeeld een lagere verzekeringspremie opleveren."

Dankzij de data wordt het voor gemeenten mogelijk om een doelgroepgericht fietsparkeerbeleid te gaan voeren. Met verschillende oplossingen voor bewoners en werknemers, maar ook voor funshoppers en runshoppers. "Runshoppers kunnen vanwege de korte verblijfstijd prima bij een winkel parkeren, maar bewoners, werknemers en funshoppers wil je als gemeente het liefst inpandig laten parkeren. Zij stellen op hun beurt hoge eisen aan de toegankelijkheid, maar dat is via het toegangssysteem prima te regelen."



Lees meer over de financiering van fietsenstallingen op www.parker24.nl

Q zoekwoord:
fietsenstalling

VERSCHILLEN

Tussen het systeem in Helmond en Utrecht zijn een aantal verschillen: zo checkt de gebruiker