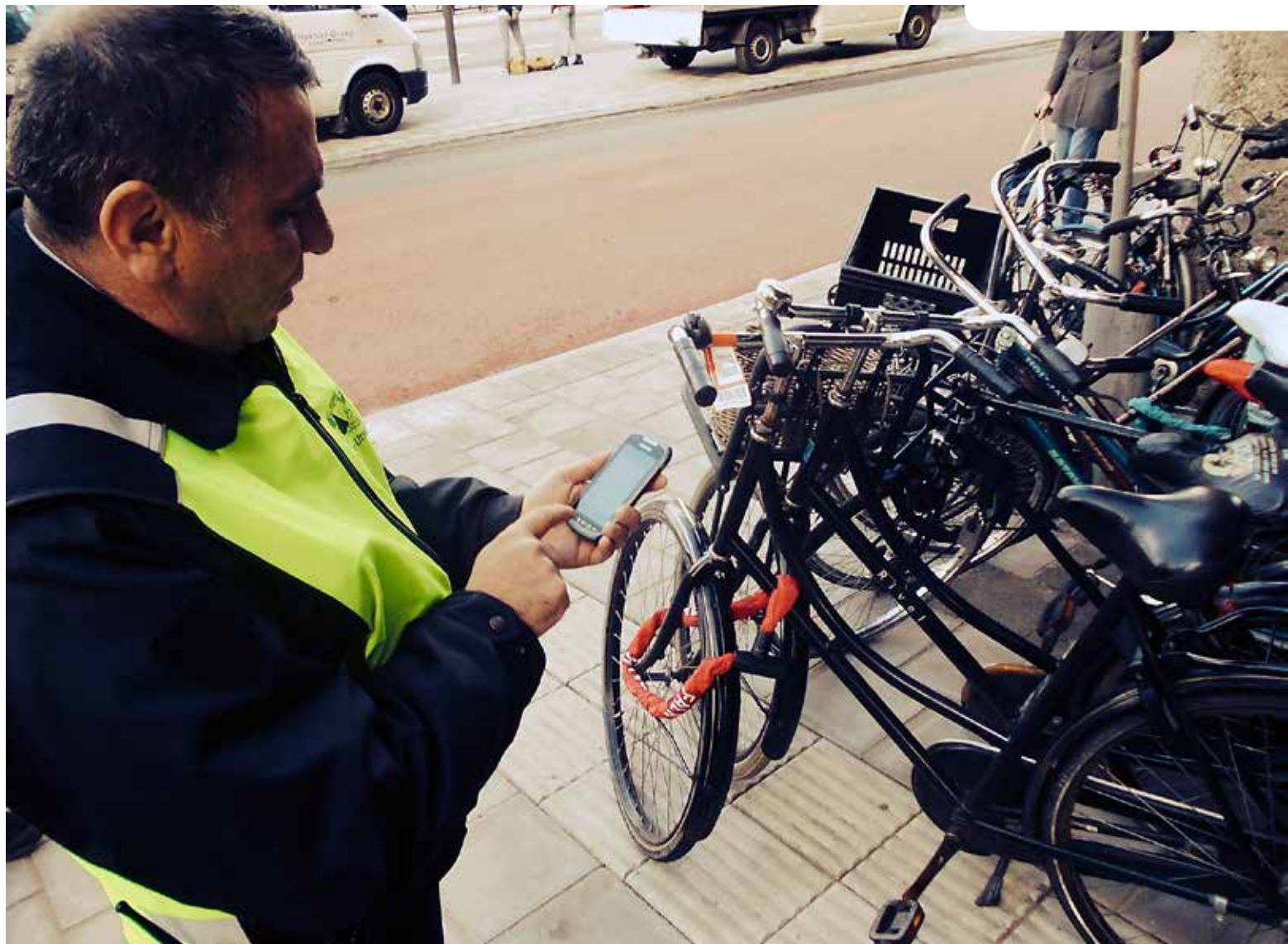


Utrecht heeft primeur met fietshandhaafstelsysteem



Utrecht is de eerste gemeente die een volledig digitaal handhavingssysteem voor de fiets in gebruik heeft genomen: BikeControl. Verkeer in Beeld ontmoette de betrokken partijen in het fietsdepot; de ideale setting om te ontdekken wat de gemeente Utrecht ertoe bewoog de fietshandhaving te digitaliseren. In het hele proces stond lean denken en met een duidelijke visie toewerken naar een integrale, aaneengesloten keten centraal.

De gemeente Utrecht is al jaren bezig met het digitaliseren van parkeren. Vooral rond de auto zijn veel stappen gemaakt, onder meer met de invoering van kentekenparkeren. Het gat tussen de auto en de fiets werd echter steeds groter. “De handhaving van autoparkeren was

inmiddels volledig gedigitaliseerd, maar de fiets bleef achter, terwijl de problematiek steeds verder toenam”, vertelt Wilco van de Vosse van de gemeente Utrecht. “Er werd handmatig met een kladblokje gehandhaafd op fietsen; niet de meest efficiënte manier van werken.” De gemeente had

t 'lean' en digitaal

de kracht van het digitaliseren van handhaving op autoparkeren ondervonden en wilde dit ook voor de fiets invoeren. Maar de fiets is geen auto. De auto blijft op z'n plek staan na een bekeuring, maar de fiets wordt daadwerkelijk weggehaald. Fietseigenaren hebben er recht op te weten wat er met de fiets is gebeurd, zeker omdat ze hun fiets zelf moeten ophalen bij het fietsdepot.

Uitdagingen

De gemeente Utrecht ging met iedereen die een rol speelde bij de fietshandhaving om tafel om tot de meest ideale procesbeschrijving te komen. Van de Vosse: "Het is vooral de kunst dingen slimmer te doen. We hebben bijvoorbeeld nagedacht over de meest efficiënte rolverdeling en verschillende situaties die zich kunnen voordoen. Ook zijn de technische mogelijkheden uitgebreid besproken. Een auto heeft immers een kenteken als uniek kenmerk, maar een fiets niet. Hier hebben we lang over gebrainstormd. Hoe moesten we fietsen labelen voor een uniek kenmerk? En hoe konden we het fietstransport het beste organiseren?" Kortom: tal van uitdagingen vroegen om een antwoord, zowel op straat als in het depot. Rob Kreugel van het fietsdepot vertelt: "De beschikbare ruimte in het depot liet

bijvoorbeeld te wensen over, we waren continue aan het herschikken." De uitdaging lag in het lean omgaan met de beschikbare ruimte. Al deze uitdagingen werden meegenomen in de uitvraag van de aanbesteding. Dat het een digitaal aaneengesloten keten moest worden stond als een paal boven water: het werd de belangrijkste randvoorwaarde. Voor het formuleren van de aanbesteding werd onder meer naar het 'keten denken' van de gemeente Amsterdam gekeken. Ook werden verschillende handhaafsystemen voor de auto onder de loep genomen.

Systeem met gesloten keten

Na de uitvraag kwam de mobiele fietshandhavingsooplossing BikeControl van Sigmax als winnaar uit de bus, gekoppeld aan de applicatie van PerfectView. Met dit systeem handhaven gemeenten volledig digitaal op gevaarlijk en hinderlijk gestalde (brom)fietsen, te lang gestalde fietsen en fietswrakken: vanaf het inplannen van handhaafacties, het registreren van alle gelabelde fietsen, tot de logistieke en juridische afhandeling, allemaal op basis van de geldende APV. De mobiele oplossing is gekoppeld aan de applicatie van PerfectView voor de afhandeling van ingenomen fietsen in het fietsdepot. Op de



Het fietsdepot in Utrecht

Digitaal
aaneengesloten keten
belangrijkste
randvoorwaarde
in uitvraag
aanbesteding





Handhavers in Utrecht, in actie met BikeControl

website verlorenofgevonden.nl vinden burgers gemakkelijk hun verkeerd gestalde fietsen terug, waarna ze hun voertuig vaak tegen betaling weer kunnen terugvorderen. De koppeling met de fietsdepotapplicatie zorgt voor een volledig gesloten keten, waardoor fraude vrijwel onmogelijk is geworden.

Hoe werkt het precies?

BikeControl is een specifieke oplossing voor fietshandhaving, maar gebaseerd op de bestaande CityControl handhaafoplossing. In het backoffice systeem wordt aangegeven waar verkeerd gestalde fietsen gelabeld moeten worden, waar nieuwe controles nodig zijn en waar fietsen verwijderd dienen te worden. Alle ingeplande acties zijn direct zichtbaar op de smartphones van de handhavers. De handhavers op straat scannen alle gelabelde fietsen waarbij het systeem automatisch controleert op de geldende APV; het label is een sticker met een unieke barcode die al een APV-tekst bij zich draagt. Bij een overtreding toont het systeem automatisch de aanvullende informatie velden die essentieel zijn voor de verdere afhandeling in het fietsdepot. Registraties worden hierbij aangevuld en niet opnieuw ingevoerd. Dit voorkomt het

maken van fouten en eventuele fraude. Bovendien scheelt het kostbare tijd. Bij het scannen van de labels op straat voegen handhavers naast de belangrijke kenmerken van de fiets eventueel ook ondersteunende foto's toe. Deze worden direct gekoppeld aan een uniek fietsdossier in de fietsdepotapplicatie van PerfectView, waarin alle op straat geregistreerde fietskenmerken staan, zoals kleur, merk, type en framenummer. Het complete fietsdossier wordt digitaal aangemaakt op straat en digitaal aangevuld en afgehandeld in het fietsdepot: dit maakt de gehele fietshandhaving tot een gesloten keten. Rob Kreugel licht toe: "Een belangrijk vraagstuk dat tijdens de implementatie van het systeem speelde was hoe je de overgang van de diensten op straat en het fietsdepot goed kunt laten verlopen. De techniek en werkwijzen op elkaar afstemmen is lastig." Kreugel heeft dit proces goed opgepakt door bijvoorbeeld blokkades aan te brengen wanneer het mis dreigde te gaan. Ook is logistiek denken erg belangrijk omdat de fietsen versnipperd in het depot verdwijnen. Mede daarom wordt elke vrijdag een steekproef uitgevoerd om te checken of de administratie strookt met de werkelijkheid.

Verslimmen volgende stap

Alle handhaafacties en registraties worden digitaal vastgelegd, zodat de fietshandhaving-acties en de resultaten ervan gerapporteerd kunnen worden. Door het gebruik van GPS plaatsbepaling zijn deze resultaten ook weer te geven op de kaart van de gemeente. Zo is direct inzichtelijk waar de meeste overtredingen zijn begaan. Maar Utrecht gaat nog een stap verder en denkt momenteel na over het verslimmen van het systeem. Zo worden vooral de kansen van big data als analyse- en managementtool onder de loep genomen. Van de Vosse: "Vergelijk het met de Formule 1 sport. Tot voor kort had je hier goede monteurs en een autocoureur voor nodig, tegenwoordig maken dataspecialisten het verschil tussen hard rijden en heel erg hard rijden. Met fietshandhaving werkt het net zo: data-analisten zorgen er door analyse en aanpassingen in het systeem voor dat het proces op straat en in het depot goed verloopt. In de toekomst willen we toewerken naar open fietsdata zodat iedereen kan helpen het proces zo slim mogelijk te maken."

vib