

Bert Wolters is zelfstandig adviseur op het gebied van duurzame innovatie, logistiek (trias logistica) en mobiliteit (website: www.ruimteprojecten.nl).

in
GESPREK
MET

P-appen en nathouden

In verband met het **WORLD PARKING SYMPOSIUM** in Breda in 2009, meldde Karel Martens, senior onderzoeker Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen, dat het **ZOEKVERKEER** (naar een parkeerplek) in wijk of binnenstad tot wel 70 procent van de vervoersbewegingen kan vormen. Reden genoeg om dit terug te dringen. **MAAR HOE** doe je dat?

Om dit probleem op te lossen wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een app die je moet helpen om in de stad een parkeerplek te vinden (Laten we hem de P-app noemen). Dat lijkt logisch, want minder zoekkilometers is minder congestie, minder vervuiling, hogere veiligheid, enz. enz. Maar hoe logisch is het als uit TNO-onderzoek blijkt dat de risico's op een verkeersongeval flink toenemen als iemand tijdens het rijden bezig is met het lezen of schrijven van tekstberichten, mailen en sociale media? De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek schat zelfs in dat hierdoor jaarlijks enkele tientallen verkeersdoden vallen. Daarom loopt momenteel een grootscheepse campagne die weggebruikers moet aansporen hun social media pas thuis te gebruiken of op een parkeerplaats. Minister Schultz-van Haegen van I&M zegt zelf: "Met deze campagne willen we mensen stimuleren

niet met de smartphone in de hand aan het verkeer deel te nemen. Ga verstandig om met je smartphone in het verkeer. Dat is goed voor je eigen veiligheid en die van anderen."

Hoe valt dat dan te rijmen met de ontwikkeling van een P-app?

LINKEDINGROEP PARKEER24

Die vraag intrigeert me, dus startte ik een discussie in de LinkedIn-groep 'Parkeer24', die tot boeiende reacties met deskundige achtergrondinformatie leidde. Er wordt al langere tijd gewerkt aan (de voorbereiding van) de ontwikkeling van een app (Rien Scholten noemt een verkenning uit 2007). De app is een tussenvorm op weg naar integratie in het navigatiesysteem, waarmee je aan het begin van de rit kunt aangeven op welk type parkeerplek je wilt parkeren, waarna je alleen

i
Lees meer over de opmerkingen van Karel Martens.





doe je op een



Daar kun je mee **THUIS** komen

de instructies nog hoeft te volgen. Bart van de Hulsbeek (van ParkeerStrateeg) vindt dat de genoemde app-techniek al gedateerd is, want hij gebruikt een app die gekoppeld is aan Google Maps; een app die rekening houdt met afspraken waar een duidelijke locatie aan gekoppeld is en die een kwartier voor het tijdstip van vertrek een signaal afgeeft.

P-APPEN

Hoe zal het gaan in de praktijk? In ieder geval is er nog een groot aantal knelpunten te overwinnen: hoe wordt bepaald dat een parkeerplek vrij is (vooral vooruitkijkend naar het moment dat de automobilist aankomt)? Een slordig geparkeerde auto geeft vaak een fout signaal af over beschikbaarheid. Hoe zullen systemen op elkaar reageren? Welk navigatiesysteem wordt aan de app gekoppeld? Enzovoorts, enzovoorts,...

Dat zijn allemaal technische knelpunten en Rien Scholten merkt terecht op 'Eigenlijk maakt de techniek of het middel niet zoveel uit. Het gaat om het feit of data voor zoveel mogelijk mensen beschikbaar is en of zij dan ook de wil en toegevoegde waarde zien om het ook te gebruiken.'

Zo zie je dat die LinkedIn-groep 'Parkeer24' tot interessante inzichten kan leiden.

Lastiger is het om te voorspellen hoe de eigenwijze automobilist zich gaat gedragen. Hoe blind volgt die de aanwijzingen van de P-app als hij op een bord langs de weg ziet dat er ergens een parkeerplek vrij is? Stelt hij inderdaad vooraf de parkeerwens in of doet hij dat pas als hij in de stad van bestemming aankomt? Hoe reageert hij als de aangewezen plek toch niet vrij blijkt te zijn?

EN NATHOUDEN?

Als er al een goed werkende app blijkt te zijn, waarom dan een nieuwe ontwikkelen? Alleen omdat we dat ruim 6 jaar geleden hebben besloten of spelen er andere belangen een rol?

En stel dat er een nieuwe P-app wordt ontwikkeld die de veiligheid in het verkeer niet nadelig beïnvloedt, dan blijft een andere vraag onbeantwoord: Moet je stimuleren dat mensen met de auto naar de stad gaan? Als we die vraag met 'nee' beantwoorden hoeven we geen energie te verspillen aan een technologie die waarschijnlijk bij ingebruikname al enigszins gedateerd is, en kunnen we de vrijkomende energie steken in het voorkomen van het echte probleem: al die mensen die (automatisch) de auto nemen naar de (binnen)stad. Maar, zoals gezegd: dat is een andere vraag.



Lees meer over de publiekscampagne van de overheid.

