

Innovaties. techniek

In Nederland en Europa wordt veel waarde gehecht aan innovatie, het stimuleert onze industrie in het algemeen. Hoogwaardige werkgelegenheid wordt gesteund met uitgebreide subsidieschema's. Zowel vanuit ons eigen Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, als vanuit Brussel.

TEKST **PETER MARTENS** BEELD **SCANACAR**

Onlangs was de Intertraffic weer een podium voor vele bedrijven om innovatieve technieken onder de aandacht van potentiële klanten te brengen. Ondanks het enorme aantal exposanten was het voor de jury van de Intertraffic Innovation Awards lastig om de echte innovaties te identificeren.

Innovatie is veel meer dan alleen techniek en is daardoor ook moeilijk met een subsidie uit Den Haag of Brussel tot een succes te

brengen. Een succesvolle implementatie van een innovatie betreft meestal een product of dienst, dat door gebruikers/klanten wordt geapprecieerd. En de aanbieder wordt beloond, hetzij door betaling door de klant, hetzij door kostenbesparing.

PARKEERWERELD

De mobiliteits- en parkeerwereld is zo complex geworden, dat innovatie tegenwoordig

nauwelijks meer een zelfstandig technisch product behelst, maar altijd een combinatie met andere producten of diensten inhoudt. Daardoor lijkt een innovatie op het eerste oog misschien minder innovatief -het was er al- maar de voortschrijding schuilt in samenwerking. Deze samenwerking vereist behalve technologische integratie ook samenwerking op het gebied van regulering en marktordening:



of organisatie?

Technologie: koppeling van deelsystemen, communicatieprotocollen et cetera

Regelgeving: gegevensbescherming & privacy, veiligheid van betaalsystemen, eigendom van gegevens, et cetera

Marktordening: organisatie van klantenservice, afhandeling van betalingen, afstemmen van kosten en opbrengsten et cetera.

In de volgende alinea enkele voorbeelden van ingewikkelde innovatieve trajecten, waarin bovengenoemde uitdagingen worden geïllustreerd.

NATIONALE DATABANK PARKEER VOORZIENINGEN (NDPV)

Veel mensen hebben een navigatiesysteem in de auto en daarmee vinden ze ook in vreemde steden tamelijk vlot hun weg. Via dynamische parkeerwijssystemen (PRIS) wordt al jaren aangegeven of er nog plaatsen beschikbaar zijn in een parkeergarage. Het ligt voor de hand om deze gegevens te koppelen en de routeplanning op een beschikbare parkeerplek in te stellen, in plaats van naar het adres waar men moet zijn, waarna het zoeken naar een parkeerplek begint. Vermijden van zoekverkeer kan sterk bijdragen aan de milieudoelstellingen in binnensteden.

Alternatieven zijn een parkeerplek op enige afstand of gebruik van Park & Ride. Op basis van de gegevens, die al jaren tussen parkeergarages en PRIS-systemen worden uitgewisseld, zijn nu ook enkele gemeentelijke websites en app's van parkeerexploitanten beschikbaar die real-time informatie bieden over beschikbare parkeerplaatsen in een garage. Leuk, maar voor klanten is een dergelijk product pas interessant met een complete dekking. Pas dan mag worden verwacht dat een dergelijke dienst professioneel wordt aangeboden en ondersteund, zodat het betrouwbaar is en blijft.

UITDAGINGEN

Op gebied van technologie is al veel geregeld: immers de uitwisseling tussen parkeergarages en PRIS is al jaren geregeld. Deze gegevens kunnen gestandaardiseerd ter beschikking worden gesteld aan de verstreckers van reisinformatie (reisplanners), die daarmee hun bestaande producten aantrekkelijker kunnen maken voor hun klanten.

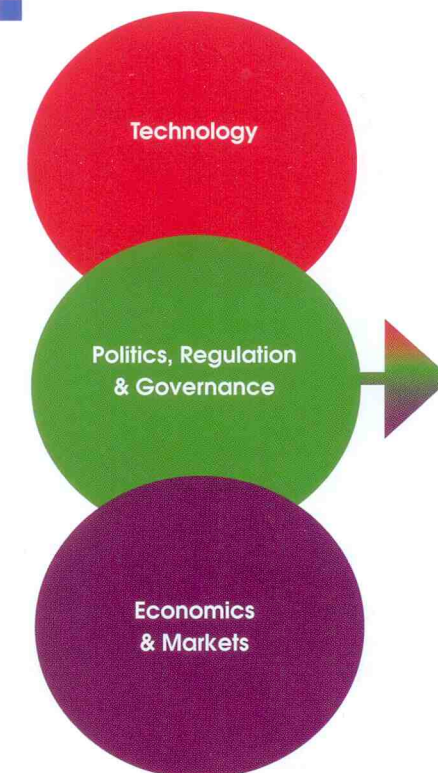
Op het gebied van regelgeving liggen er uitdagingen: de bezettingsgegevens van garages kunnen op elk moment worden samengevoegd tot commercieel gevoelige informatie. Partijen willen zich daartegen indekken en het vertrouwen hebben dat hun informatie in goede handen is. Dit vraagt bij voorkeur om een onafhankelijke beheerorganisatie die boven de marktpartijen staat.

Ten slotte de marktordening: de parkeerexploitanten (garages, terreinen en later ook straatparkeren) moeten inspanningen doen om de gegevens betrouwbaar aan te leveren. Een belangrijk voordeel ligt in het terugdringen van zoekverkeer in binnensteden en mogelijk een bewustere keuze van weggebruikers voor alternatieven in plaats van dure parkeerplekken in het stadscentrum. Hier ligt een uitdaging in het afstemmen van kosten en (maatschappelijke) opbrengsten. Na een lange aanloop van ruim twee jaar, lijkt een goede samenwerking van diverse diensten binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, grote gemeenten en private exploitanten tot stand te komen. Wellicht kan nog dit jaar een eerste zichtbare stap worden gezet om weggebruikers onderweg te voorzien van actuele parkeerinformatie, zodat men rechtstreeks naar een beschikbare parkeerplek kan rijden. Hiermee de milieubelasting en verkeersonveiligheid door zoekverkeer reducerend.

KENTEKENHERKENNING

Tweede voorbeeld van innovatie in de parkeerwereld is het digitaliseren van de handhaving van parkeerregulering met gebruik van kentekenherkenning. Hierin is de afgelopen jaren stapsgewijs grote vooruitgang geboekt. Ten eerste is de betrouwbaarheid van de techniek van kentekenherkenning verbeterd.

Vervolgens is aan de achterzijde de vastlegging van parkeerrechten systematisch vastgelegd: wie heeft het recht om op welk moment op welke plek te parkeren op basis van een vergunning, tijdelijke vergunning, vooraf betaald parkeerrecht of "ingecheckt voor betaling achteraf". In sommige steden of stadsdelen worden alle categorieën gebruikers op kenteken vastgelegd, hetzij door de overheid (vergunningen), hetzij door dienst-



Figuur 1: Drivers of change

verleners (belparkeren), hetzij door het kenteken in te voeren bij de kaartjesauto-maat. Al deze gegevens zijn vastgelegd in één database.

Door met een op deze database aangesloten kentekenherkenningsapparaat (handterminal, scanauto of scanscooter) kentekens te scannen, kan zeer snel worden vastgesteld of in overeenstemming met het vastgestelde beleid wordt geparkeerd.

Onlangs is door de minister van Binnenlandse Zaken bevestigd, dat naheffingsaanslagen parkeerbelasting achteraf per post aan de belastingschuldige (houder van het kenteken) mogen worden opgestuurd. Daarmee vervalt de noodzaak om de naheffingsaanslag onder de ruitenwisper aan te brengen. Dit is een mooi voorbeeld van regelgeving die bijdraagt tot ontplooiing van deze innovatieve dienst.

Het resultaat is weliswaar niet direct een product dat door de consument wordt geprecieerd, maar wel een veel effectievere handhaving van het parkeerbeleid. Indirect komt de besparing van kosten (belasting) wel weer bij de burger terecht. Door betere handhaving van het uitgestippelde beleid kunnen bezoekers, die wel netjes betalen, gemakkelijker en met minder zoekverkeer een parkeerplek vinden. P