

# Digitalisering ma

De groei van digitalisering gaat de komende jaren verder doorzetten. Volgens Allard Blom, directeur bij SCANaCAR, biedt dat allerlei nieuwe mogelijkheden: de scangegevens kunnen worden verwerkt in een parkeerinformatieapp, maar kunnen ook gebruikt worden om andere zaken te scannen zoals milieugerelateerde zaken zoals stikstof en fijnstof, verkeersborden of de stand van zaken van straatmeubilair.

**A**llard Blom, directeur bij SCANaCAR, voorziet een verdere groei van de digitalisering van parkeren. “Daarbij doel ik op kentekensparkeren. Het begint in Nederland steeds normaler te worden voor een stad of gemeente om dat in te voeren. Een van de voornaamste redenen van de groei daarvan in Nederland daarvoor is dat de wetgeving daar inmiddels geschikt voor is. Met name op het gebied van privacy, waar we inmiddels de nodige proefprocessen achter de rug hebben. Daardoor is de initiële angst inmiddels iets afgenomen.”

## **EFFICIENCY**

Bij de top 10 van de grote steden heeft inmiddels meer dan de helft kentekensparkeren ingevoerd. In de kleinere steden is het volop een item en zijn er veel aanbestedingen. Blom: “Het is een interessante optie voor steden met 3000 of meer parkeerplaatsen. Daaronder zie je vooral een regionale functie ontstaan.” Volgens Blom hangt het er ook vanaf waar gemeenten het voor willen gebruiken. “Bij Amsterdam bijvoorbeeld draait het volledig om efficiency en betalingsbereidheid. Bij andere gemeenten gaat het vaak om het vrijhouden van specifieke parkeerplaatsen en om het bevorderen van roulatie. Je kunt dan met een digitaal systeem reguleren dat in een winkelstraat niet winkelpersoneel parkeren, maar bezoekers.” Bij kentekensparkeren met een regionale functie,

ziet Blom steeds meer samenwerkingsverbanden ontstaan. “Dat heeft ermee te maken dat voor kleine gemeentes soms een halve FTE voldoende is om te handhaven. Door samen te werken kun je besparen op zowel de kosten voor de scanmiddelen als op de arbeidskrachten.” Die scanmiddelen kunnen een handheld zijn, maar ook een scanauto, scanscooter en scanfiets. Blom: “De scanauto kan daarbij nog variëren in sterkte en opbouw. Zo willen gemeenten in Nederland de apparatuur op de auto, zodat het heel zichtbaar is. In het buitenland willen ze vaak die apparatuur juist in de auto. Dat heeft ook te maken met het doel. Met een opvallende auto bevorder je betaalgedrag, met een minder opvallende auto handhaaf je door middel van meer bekeuringen.”

## **PARKEERINFORMATIEAPP**

De toenemende digitalisering biedt veel mogelijkheden, aldus Blom. “Allereerst voor de automobilist. Die hoeft niet meer naar de parkeerautomat. Verder leidt het tot nieuwe producten zoals mobiel parkeren, parkeren per minuut en het eenvoudig uitgeven van vergunningen. En tot nieuwe diensten, zoals apps met informatie voor de klant waar en wanneer hij het beste kan parkeren en tegen welk tarief. Die apps hingen de afgelopen jaren in de lucht, maar gaan er nu echt van komen. Zulke diensten konden niet in het analoge tijdperk. Nu

Als je het verzamelen van de benodigde informatie aan de markt overlaat, zullen partijen dat zelf proberen te doen. En dat laatste is niet in het belang van de consument

# akt meer mogelijk

is dat allemaal mogelijk omdat de scanapparatuur geschikte informatie verzamelt over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Daarbij maken de apps overigens niet alleen gebruik van de gescande gegevens, maar ook van voorspellingen op basis van scans en van gegevens van de mobiele providers. Onze rol daarbij is het bewerken van de gescande data, vanzelfsprekend blijft de opdrachtgever – bijvoorbeeld een gemeente of een commerciële exploitant – eigenaar.” Bij het ontwikkelen van zulke parkeerinformatieapps voorziet Blom een rol voor bedrijven die via apps mobiel betalen. “Het ligt voor de hand in die betaalapp ook informatie te verwerken waar je kunt parkeren.” Blom ziet daarbij een rol weggelegd voor de overheid: “Als je het verzamelen van de benodigde informatie aan de markt overlaat, zullen partijen dat zelf proberen te doen. En dat laatste is niet in het belang van de consument.”

## HOGERE BETALINGSGRAAD

Omdat dankzij de digitalisering de handhaving veel beter en efficiënter is en dankzij een hogere betalingsgraad meer opbrengt, kan er flexibeler worden omgegaan met de handhaving. Blom licht toe: “Omdat je meer inkomsten hebt, kun je bij de niet-betalers meer gaan werken met waarschuwingen in plaats van meteen met bonnen. Want daar zitten ook mensen bij die dat niet bewust doen. In het buitenland gebeurt dat ook al.” SCANaCAR is bezig de manier van handhaven af te stemmen op het type gebied waar gehandhaafd wordt. Blom: “Er is een verschil tussen een winkelgebied en een gebied met vooral bewoners en vergunningen. En de behoefte van een kleine gemeente verschilt ook van een grote gemeente. Zo wordt in een kleine gemeente de ‘brede’ handhaving van BOA’s vaak gecombineerd met de parkeerhandhaving.” Vanwege de digitalisering is minder FTE voor parkeerhandhaving nodig. “Gemeenten kunnen dan kiezen om het met minder mensen te doen of om de mensen naast parkeerhandha-



Allard Blom,  
directeur bij SCANaCAR

ving meer andere taken te geven, bijvoorbeeld bij milieuhandhaving en het controleren van de kwaliteit van straatmeubilair. Over beide zaken leveren de scans informatie.”

Voor een efficiënte parkeerhandhaving is een goede planning van de route nodig. SCANaCAR ontwikkelde daarom een planningssysteem, waarbij de handhaver vantevoren al de juiste route krijgt. “Die route wordt door een neurale netwerk berekend op basis van een aantal variabelen: het type scanvoertuig, het aantal te scannen parkeerplaatsen, de locatie van de parkeerplaatsen, de kans op niet-betalers en de datum van het laatste bezoek. Daarmee kan een gemeente op maat – in voertuig en in frequentie – handhaven.”

