

GPS-Carpool

Een paar cijfers, kort door de bocht:

Volgens cijfers van het CBS stapt een Nederlander gemiddeld 1 keer per dag in de auto als chauffeur en neemt gemiddeld de helft daarvan een passagier mee. De afgelegde afstand is gemiddeld 16 km en de rit duurt gemiddeld 22 minuten.

Het wegennet en het gebruik van auto's vormen samen het meest fijnmazige vervoersnetwerk. Dat wil zeggen dat men vertrekt op het moment dat het uitkomt vanaf de plaats waar men is naar de plaats waar men moet zijn. De prijs voor dit vervoersnetwerk is hoog, in de zin van autobezit, infrastructuur, brandstofverbruik, parkeergelegenheid en milieubelasting.

Dit fijnmazige vervoersnetwerk zou veel efficiënter kunnen worden gebruikt als per auto meer passagiers worden vervoerd. Carpooling draagt hieraan bij.

Voor zover carpooling nu wordt toegepast is het gebaseerd op van tevoren gemaakte afspraken. Een nadeel van deze afspraken is dat de bewegingsvrijheid van zowel de chauffeur als de passagier hierdoor wordt beperkt.

Met GPS-Carpool kan aan dit nadeel tegemoet worden gekomen. GPS-Carpool kan naast en ook tegelijkertijd met bestaande carpoolafspraken worden gebruikt.

GPS-Carpool werkt als volgt:

Een chauffeur heeft in zijn auto een slim mobieltje waarop te zien is waar zich in de omgeving potentiële passagiers bevinden en wat van die passagiers de gewenste bestemming is. De chauffeur kan zo'n passagier oppikken. Op hun beurt hebben passagiers een vergelijkbaar mobieltje waarop zij aangeven waar ze naartoe willen. Het lijkt op een elektronische vorm van het bord waarop een lifter zijn gewenste bestemming aangeeft.

Zonder daarover exacte cijfers te kennen is voor een passagier wel duidelijk dat in de enorme stroom van auto's die voorbij komen er altijd wel een paar zitten die de gewenste kant uit rijden. Dit gegeven motiveert ook de klassieke lifter.

Het principe van GPS-Carpool, gebaseerd op het uitwisselen van locatie- en bestemmingsgegevens tussen chauffeurs en passagiers, kan uiteraard alleen werken bij voldoende deelname. Zeker een passagier zal deelname pas overwegen als de kans groot is een passende chauffeur te treffen. Voor chauffeurs is de drempel minder hoog. Zij zetten het mobieltje aan en verschijnt er een potentiële passagier, dan is dat meegenomen. Zo niet, geen probleem. De chauffeur is voor zijn rit niet afhankelijk van het systeem, de passagier wel.

Om GPS-Carpool van de grond te krijgen is het dus nodig zoveel chauffeurs uit te rusten met een mobieltje in hun auto, dat voor passagiers de trefkans groot genoeg wordt om ook aan GPS-Carpool deel te nemen.

Dit sneeuwbal-effect kan alleen worden verkregen als ergens een begin wordt gemaakt.

De basis van GPS-Carpool is, zoals de naam zegt, het GPS plaatsbepalingssysteem. GPS-ontvangers zijn in steeds meer mobieltjes ingebouwd. Diezelfde mobieltjes hebben ook internettoegang. Via de internetverbinding worden frequent van chauffeurs en passagiers de locatie en de gewenste bestemming verzameld. Nu kan eenvoudig worden bepaald welke chauffeur en welke passagier iets voor elkaar kunnen betekenen. Extra factoren zoals o.a. de prijs die de chauffeur wil

berekenen, het aantal passagiers, roken of niet-roken, het al dan niet gekoppeld willen worden aan bepaalde personen of aan anonieme deelnemers, kunnen hierbij worden meegenomen.

De infra-structuur van GPS-Carpool is reeds ontwikkeld en operationeel. De programmatuur die in de mobieltjes moet draaien is ontwikkeld en momenteel beschikbaar voor mobieltjes die werken met Windows Mobile.

De drijfveer om GPS-Carpool te ontwikkelen was vooral de technische uitdaging. Doorontwikkeling kan alleen plaatsvinden als er ook een financiële basis is. Het beschikbaar komen van programma's voor andere toestellen (bijvoorbeeld Android, iPhone, Symbian, Java, Maemo enz) is hiervan afhankelijk.

Om een en ander echt op de rails te krijgen lijkt het noodzakelijk een grootschalige proef te organiseren. Hierbij kan worden gedacht aan instellingen en bedrijven die te maken hebben met veel werknemers die afhankelijk zijn van de auto. De proef hoeft zich niet tot deze bedrijven en instellingen te beperken. Zogauw ergens een concentratie van deelnemers onstaat is er in die regio sprake van het begin van het sneeuwbal-effect en wordt deelname meteen interessant voor mensen die zich in die regio verplaatsen.

Uiteraard zijn met elke proef kosten gemoeid. Deze kosten bestaan vooral uit de aanschaf van geschikte mobieltjes met bijbehorende abonnementen, voor zover ze niet al reeds beschikbaar zijn. Ter illustratie: een KPN-abonnement Hi-25 met internettoegang kost ongeveer 35 euro per maand. Het bijbehorende geschikte mobieltje is daarbij gratis bij een abonnement van 2 jaar. Uiteraard kunnen de mobieltjes ook (en tegelijkertijd) worden gebruikt voor het normale telefoonverkeer. GPS-Carpool werkt onafhankelijk van de provider. Ook voor abonnementen met beperkt internetverkeer is GPS-Carpool geschikt. Het data-verbruik is minimaal.

GPS-Carpool is derhalve op zoek naar bedrijven of instellingen die zich geconfronteerd zien met een parkeerprobleem, een vervoersprobleem of zich groen willen profileren en de proef op de som willen nemen.

Interesse?

Mail naar info@gps-carpool.net of bel 0118 440 262
of kijk op www.gps-carpool.net

John van de Waeter
initiatiefnemer