

Smart mobility biedt kansen voor gemeentelijk verkeersmanagement

'Gemeente, zoek de markt op'

De nieuwe mogelijkheden van smart mobility verbeteren het verkeersmanagement van gemeenten. Door samenwerking met de markt zijn kansen op korte termijn al te verzilveren. Robbin Lankhuijzen van XTNT gaat in 2018 nog meer partijen op dit gebied verbinden.

MAARTEN REITH

Weggebruikers hebben de laatste jaren in rap tempo veel meer mogelijkheden gekregen om zich te laten informeren over het verkeer, vooral onderweg. Steeds meer mensen maken gebruik van een navigatiesysteem, smartphone of een van de vele reisinformatie-appjes. Dat beïnvloedt de reiskeuzes. Overheden proberen het verkeer traditioneel te sturen met informatie langs en boven de weg en informatie in bijvoor-

beeld de krant, terwijl de automobilist steeds vaker de voorkeur geeft aan zijn eigen persoonlijk ingestelde informatiescherm. Hierdoor raken overheden, en dus ook gemeenten, meer en meer de grip op de weggebruiker kwijt. Dit is – gesimplificeerd – de realiteit waarin Robbin Lankhuijzen, specialist smart mobility, opereert.

Inmiddels zes jaar adviseert hij bij XTNT met name grote gemeenten over stedelijke

bereikbaarheid. 'Draaide mobiliteitsbeleid de laatste jaren vooral om bereikbaarheid en verkeersveiligheid, nu is er een verschuiving richting smart mobility.' Met dat laatste bedoelt Lankhuijzen 'maatregelen die zich op het snijvlak van mobiliteit, data en digitale informatievoorziening bevinden. Kortom, smart mobility die nu al kan worden toegepast. Niet slimme, autonome auto's, truck platooning of andere vormen van



Robbin Lankhuijzen, specialist stedelijke bereikbaarheid en smart mobility, XTNT



'smart' die met name in de toekomst een rol kunnen gaan spelen.'

'Op het gebied van data en digitale informatievoorziening is te zien dat marktpartijen een groeiende invloed hebben wat betreft het sturen van weggebruikers. Ook genereren deze partijen in toenemende mate data, zoals floating car data (FCD) en metingen uit slimme camera's. Hier liggen volgens mij mooie kansen voor gemeenten. Echter, de kennis en ervaring op het gebied van smart mobility ontbreken vaak nog. Met onze ervaring in de gemeentelijke vraagstukken en onze goede kennis van wat de markt te bieden heeft, helpen wij gemeenten de smart-mobilitymarkt te ontdekken en te implementeren.'

Effectief bij hinderprojecten

De gemeente Utrecht gebruikte smart mobility om een goed beeld te krijgen van de doorstroming in het stadscentrum, licht Lankhuijzen toe. 'We hebben de gemeente op dit vlak geholpen met reistijdenregistratie met FCD. Dit geeft

accuraat en direct informatie over waar knelpunten zijn of wat de effecten van verkeersmaatregelen zijn. Hierop kan de wegbeheerder meteen inspelen door bijvoorbeeld de instellingen van verkeerslichten aan te passen of door de rijstrookindeling bij werkzaamheden te veranderen.' Een ander voorbeeld dat Lankhuijzen noemt zijn evenementen. 'Als je de binnenstad afsluit voor bijvoorbeeld een hardloopwedstrijd kun je met FCD goed monitoren hoe de doorstroming in de stad is en kun je met slimme reisinformatie bezoekers van de stad waarschuwen voor overvolle wegen.'

Voor BEREIK! voerde XTNT onlangs een opdracht uit om smart mobility meer bekendheid te geven bij Zuid-Hollandse wegbeheerders en hinderprojecten. 'De inzet van smart mobility kan heel effectief zijn bij grote hinderprojecten. Ofwel, wat kun je bij hinder en evenementen nog meer doen dan de klassieke verkeersmanagementinstrumenten? We hebben hiervoor een marktverkenning uitgevoerd waarin beschreven staat wat de markt nu al kan bieden op het gebied van data, reisinformatie, social media en MaaS. Ook organiseerden we een kennisdag waar wegbeheerders en marktpartijen elkaar konden ontmoeten en voerden we een aantal pilots uit rond onder andere de afsluiting van de Maastunnel. Met notificaties in de app van Flitsmeister bereikten we weggebruikers die daadwerkelijk in de buurt van de Maastunnel reden.'

Gezamenlijk belang zoeken

Maar er is een flink gat tussen wat de overheid wil en wat de markt doet, aldus Lankhuijzen. 'Neem opnieuw de Maastunnel. Als gemeente wil je dat deze wegafsluiting zo snel mogelijk in de verschillende navigatiesystemen terecht komt. Hiermee zorg je dat automobilisten al in een vroeg stadium een andere route nemen en heb je minder belasting van het wegennetwerk. Voor de marktpartijen is het doorvoeren van een dergelijke

afsluiting echter nog niet zo makkelijk. Iedere marktpartij heeft een andere werkwijze en ander businessmodel waardoor aanpassingen in kaartmateriaal en navigatiesystemen een bepaalde doorlooptijd hebben. Technisch wordt gelukkig steeds meer mogelijk. Het is dan ook belangrijk om te zoeken naar een gezamenlijk belang zodat de wensen en werkwijzen van overheid en markt steeds beter op elkaar aansluiten.'

'Die marktpartijen zitten al met Rijkswaterstaat en de grote gemeenten aan tafel. Voor kleinere gemeenten die ook iets willen met smart mobility ligt hier een uitdaging. Zo

'De inzet van smart mobility kan heel effectief zijn bij grote hinderprojecten'

blijkt uit een stageonderzoek van mijn collega Lianne de Wijs dat samenwerking met de markt voor de meeste gemeenten nog een ver-van-mijn-bed-show is. De kennis ontbreekt en er is geen budget of tijd om nieuwe technologie uit te proberen. Het risico bestaat dan dat ze zelf data gaan inwinnen terwijl bijvoorbeeld via de NDW nu al gratis FCD beschikbaar is.

Als XTNT zien we het als onze taak om dergelijke kennis te verspreiden. En in het verlengde hiervan, met het oog op de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen, willen we nieuwe gemeenteraden erop attenderen dat voor het managen van verkeer in hun gemeente steeds meer mogelijk wordt. Dit betekent wel dat de werkwijze moet veranderen en dat gemeenten samenwerking met de markt moeten zoeken.'