

Terugblik Kenniscafé Smart Mobility (8 februari 2018)

Op 8 februari organiseerde XTNT het Kenniscafé Smart Mobility. In het Louis Hartloopercomplex in Utrecht gingen we samen met verschillende wegbeheerders, overheidsvertegenwoordigers en marktpartijen de discussie aan over de nut en noodzaak van Smart Mobility bij omgevingsmanagement van (grootschalige) wegwerkzaamheden. Deze discussie werd kracht bijgezet door pitches van Jasper de Vries en Lianne de Wijs (XTNT), Paul Meijer (Rijkswaterstaat) en Andy Berkouwer (Be-Mobile). Tijd om even terug te kijken op de interessantste discussies.

Wie heeft (of neemt) de verantwoordelijkheid?

Tijdens het kenniscafé bleek allereerst dat de rollen en verantwoordelijkheden van markt en overheid een discussiepunt zijn. Iedereen was het eens met het feit dat de data en diensten die marktpartijen op dit moment in een groot tempo ontwikkelen van steeds betere kwaliteit zijn. De vraag is echter of deze marktpartijen daarbij ook verantwoordelijk zijn voor het toevoegen van bepaalde overheidsinformatie in hun diensten, of dat de overheid hier nog een dikke vinger in de pap moet hebben. Ook financiën spelen in deze discussie een rol: moeten overheden betalen voor het toepassen van bepaalde Smart Mobility diensten of moeten marktpartijen er zelf voor zorgen dat hun diensten up-to-date zijn en de juiste (bereikbaarheids)informatie tonen?

Vanuit overheid is behoefte aan een uniform systeem waarin overheden boodschappen of wegwerkzaamheden kunnen klaarzetten die marktpartijen vervolgens ook echt in hun diensten verwerken. Aanbestedingsregels maken het vaak lastig om één overkoepelend systeem te hebben waarin alle informatie voor reizigers zit. Vaak leidt een aanbesteding tot één opdrachtnemer die misschien niet alles kan bieden of alle reizigers kan bereiken.

XTNT is van mening dat overheid en markt veel meer moeten samenwerken. Een betere samenwerking zorgt ervoor dat de juiste overheidsinformatie bij steeds meer reizigers terecht komt. Een ander voordeel van dergelijke samenwerking is dat marktpartijen hun diensten nog beter en slimmer kunnen maken. Slimme manieren van inkoop (maatwerk) kunnen hier ook bij helpen.

Hoe om te gaan met verkeersveiligheid en privacy?

Een ander vaak gehoord discussiepunt rond Smart Mobility toepassingen is verkeersveiligheid. Alle aanwezigen waren het met elkaar eens dat verkeersveiligheid een keiharde randvoorwaarde is. De discussie gaat daarbij al snel over de vraag of je je smartphone wel of niet mag gebruiken in de auto. Deze vraag is natuurlijk actueel gezien de recente uitspraak van het gerechtshof. Aanwezige marktpartijen gaven aan dat er in principe geen verschil zit tussen het bedienen van je smartphone in een houder en het bedienen van het touchscreen in de auto zelf (voor het zoeken van een radiozender of het bedienen van de verwarming). Ze zijn zich echter wel bewust van de maatschappelijke discussie en werken daarom aan het ontwikkelen van spraakbesturing van hun Smart Mobility diensten. Volgens ons een mooie ontwikkeling.

Ook privacy houdt de gemoederen bezig. Waar enerzijds de privacy als belangrijk wordt gezien vormt het ook een beperking. Zo is het bijvoorbeeld lastig om te evalueren wat het effect van bepaalde reisinformatiediensten is omdat je niet kan (of mag) meten of mensen hun reisgedrag (of rijgedrag) daadwerkelijk hebben aangepast.

XTNT ziet het voordeel van Smart Mobility toepassingen in het verkeer. Verkeersveiligheid en privacy zijn hierbij voor ons wel belangrijke randvoorwaarden. Wij moedigen marktpartijen en overheden dan ook aan om door te gaan met het ontwikkelen van slimme diensten en hierbij vooral te kijken naar hoe weggebruikers hier goed en veilig mee kunnen omgaan. De gebruiker staat wat ons betreft centraal.

Naast auto ook aandacht voor fiets of openbaar vervoer?

Rond wegwerkzaamheden richten de meeste Smart Mobility diensten zich met name op de automobilist. Vanuit de overheid is echter ook de behoefte aan meer data en meer slimme diensten gericht op bijvoorbeeld fietsers en het openbaar vervoer. De reden dat marktpartijen hier nu in principe weinig mee doen is het ontbrekende verdienmodel. Waar Smart Mobility voor automobilisten erg gedreven wordt uit bijvoorbeeld de automotive industrie is dit bij fiets en openbaar vervoer minder het geval.

Wij zien dat met name in Nederland specifiek veel aandacht is voor de fiets en dat er voor deze modaliteit bij (lokale) overheden ook meer kansen liggen op het gebied van Smart Mobility. Denk bijvoorbeeld aan het verzamelen en analyseren van data, het slim sturen van fietsstromen, fietsparkeren of het stimuleren van fietsgebruik. Er zal echter een financiële prikkel vanuit de overheid nodig zijn om marktpartijen hiervoor te activeren.

Is Smart Mobility ook interessant voor gemeenten?

Smart Mobility wordt nu met name ingezet op rijksniveau (Rijkswaterstaat) en ook grote gemeenten zijn actief. Maar waarom wordt Smart Mobility bij de kleinere gemeenten nog niet (of beperkt) ingezet? De aanwezige marktpartijen gaven aan dat ze vaak tegen een dichte deur aanlopen bij gemeenten. Kennis over Smart Mobility ontbreekt vaak nog bij gemeenten en de tijd of geld om zich hierin te verdiepen is minimaal. Ondanks de goede wil is het voor gemeenten daardoor lastig om Smart Mobility echt handen en voeten te geven. Aanhaken bij pilots van provincies of grotere gemeenten kan een oplossing zijn om als (kleinere) gemeente wel aan de slag te gaan met Smart Mobility. Gebeurt dit niet, dan is er kans op een steeds grotere kloof tussen nationaal en lokaal.

Belangrijk hierbij is de reden waarom Smart Mobility moet worden ingezet. Hierover was tijdens het kenniscafé eensgezindheid: Smart Mobility is een middel, geen doel op zich. Ook kleinere gemeenten kunnen aan de slag gaan met Smart Mobility, mits het aansluit bij hun problematiek en uitdagingen. Vaak is een uitdaging (gemeente-)grensoverschrijdend, dus samenwerking, bijvoorbeeld binnen een regio, is cruciaal.

XTNT ziet juist veel kansen voor gemeenten om aan de slag te gaan met Smart Mobility. Maatregelen zoals bijvoorbeeld de inzet van Floating Car Data zijn snel inzetbaar. Wel zou er nog meer aandacht moeten zijn voor kennisdeling. Gemeenten hebben behoefte aan concrete en toepasbare voorbeelden. Het is belangrijk om ook kleinere gemeenten aan te sluiten bij de discussie over Smart Mobility en deze gemeenten moeten vervolgens open staan voor een ander soort werkwijze en samenwerking met de markt.

XTNT brengt overheid en markt samen

Het Kenniscafé Smart Mobility was wat ons betreft een goed voorbeeld van hoe XTNT zijn bijdrage levert aan Smart Mobility. Door overheid en markt (letterlijk) samen te brengen helpen wij bij het vergroten van de kennis over Smart Mobility in Nederland en helpen wij overheden bij het

daadwerkelijk implementeren van Smart Mobility maatregelen rond bijvoorbeeld grote hinderprojecten. Benieuwd naar wat XTNT hierin voor u kan betekenen? Lees dan [hier](#) meer over hoe wij bij Smart Mobility in hebben gezet voor bijvoorbeeld SAA, Renovatie Velsertunnel en BEREIK!.