

Marja van Strien, directeur Connecting Mobility over aanscherping van 'de route naar C-ITS'

'Meters maken'

Zelfrijdende auto's, coöperatief rijden, slimme verkeersregelingen. Eén ding weten we zeker: het verkeer gaat er in de toekomst geheel anders uit zien. Maar hoe precies? En wat is hierbij de rol van de overheid? Een interview met Marja van Strien, directeur van Connecting Mobility.

KARIN BROER, NETTIE BAKKER

 We zijn bezig met een systeeminnovatie', zegt Van Strien op een mooie septembermiddag. 'De technologische ontwikkelingen hebben consequenties op allerlei vlakken. In verkeersmanagement was je gewend portalen neer te zetten voor 30 jaar, maar nu heb je apps die er binnen 2 uur kunnen zijn, en zo nodig ook weer kunnen verdwijnen. Het is ook een ontwikkeling van hardware naar software, en vooral naar gigantisch veel data. We zitten nu midden in dit proces en welke kant het op gaat, blijft nog steeds een vraag. Er zijn verschillende scenario's die morgen al weer anders kunnen zijn. De kunst is om niet nu al weer voor een 'VHS' of 'Betamax' te kiezen, maar de nieuwe mogelijkheden slim naast elkaar te verkennen.'

Katalysator

Connecting Mobility begon eind 2013 als uitvoeringsprogramma van de Routekaart Beter geïnformeerd op Weg. Van Strien: 'De Routekaart was nog sterk gefocust op de informatisering van de auto; het connected en coöperatief rijden. Maar inmiddels ontwikkelt het zelfrijden, de automatisering van de auto zich in zo'n hoog tempo dat deze ontwikkelingen elkaar nu al raken en we spreken over smart mobility. Het gaat nu dan ook over 'het inzetten van informatie- en communicatietechnologie voor innovatieve mobiliteitsoplossingen in brede zin'. De naam van het programma Connecting Mobility' dekt zowel de lading van de inhoud van de ontwikkelingen, als het doel van het programma: de innovatie versnellen door

markt, overheden, kennisinstellingen en gebruikers te verbinden.'

In het programma werken overheden, bedrijven en kennisinstellingen nauw samen. Van Strien: 'De rol van het programma is een katalyserende rol, 'mogelijk maken dat'. Dat betekent kansen zien, belemmeringen signaleren en wegnemen, partijen prikkelen en enthousiast maken en samen richting geven.'

Lastig voorspellen

Ontwikkelingen in de informatietechnologie zijn moeilijk te voorspellen, ook voor de overheid. Van Strien: 'Het is wel heel belangrijk om als overheid grip te houden, mee te praten en mede richting te blijven geven. Maar het is lastig voorspellen welke kant het opgaat met de ontwikkelingen. Ik weet nog

'De overheid moet zich ermee bemoeien, anders worden we straks geregeerd door Google'

dat ik in de jaren 90 op een reünie was waar iemand vertelde dat ze voor haar zoon een mobiele telefoon had gekocht. 'Wat een waanzin', zei ik toen. En kijk, nu heeft iedereen een smartphone.'

Deze hele technologiebeweging heeft bovendien een impact op allerlei zaken. Neem bijvoorbeeld privacy. We hadden aan de voorkant niet bedacht dat de impact op privacy

zo groot zou worden. Ik heb gisteren familie en medewerkers nog allemaal ingeseind om instellingen te veranderen in Whatsapp vanwege de koppeling van persoonsgegevens met Facebook. Over heel veel dingen gaan we pas achteraf nadenken. Maar dat kan ook niet anders: we moeten niet de illusie hebben dat we de technologie- en marktontwikkelingen kunnen voorzien. Learning by doing is voor een groot deel de werkelijkheid.'

Maatschappelijk belang

Ander punt is dat de belangen van marktpartijen soms strijdig zijn met het algemeen belang. 'Als overheid wil je niet dat er veel auto's door een steegje gaan rijden, bijvoorbeeld. En dan blijkt dat het navigatiesysteem burgers juist door dat steegje stuurt. Het commerciële belang van partijen staat soms recht tegenover het maatschappelijk belang. Al weet ik dat de navigatieleverancier zal zeggen dat het ook niet in hun belang is als automobilisten zich vast rijden in een smal steegje. Of denk aan de pakjes die nu overal thuis worden bezorgd en wat dat betekent voor de leefbaarheid in de steden. Daarnaast, als er iets mis gaat, als de veiligheid in het geding komt, dan richten mensen zich toch tot de overheid. Dus als overheid moeten we over de technologieontwikkelingen nadenken en proberen richting te geven. Anders worden we straks geregeerd door de Googles van deze wereld.'

Routekaart

Het uitvoeringsprogramma Connecting Mobility is dus voortgekomen uit de Route-

kaart Beter geïnformeerd op weg. In deze Routekaart staan zes transitiepaden benoemd: routes die richting geven aan de veranderingen op het gebied van verkeersmanagement en informatievoorziening. Van Strien: 'We hebben een tussenevaluatie gehad, waaruit blijkt dat het tijd is om de routekaart te herijken. Onder meer omdat er zich toch ontwikkelingen hebben voorgedaan die anders zijn dan voorzien. We hadden bijvoorbeeld niet bedacht dat een nieuwe software-update in een nieuwe Tesla eigen-

lijk betekent dat dezelfde auto plotseling een voertuig wordt met hele nieuwe functies. Ook de ontwikkeling van het Internet of Things is een ontwikkeling die een grote weerslag zal hebben.'

'We zien ook in verkeersmanagement dat de combinatie auto en wegkantsystemen zich enorm ontwikkelt van het accent op hardware naar softwarecommunicatie. Nederland is in verkeersmanagement internationaal koploper, maar we willen dat nu ook zijn in smart mobility. Met de herijking van

de Routekaart wordt de verbinding gemaakt met de 'Declaration of Amsterdam' en zullen er voor de komende 3 jaar mijlpalen worden benoemd zowel op het gebied van zelfrijdende voertuigen als op het gebied van coöperatief rijden en communicatie. We willen meters maken.'

Accent op leefbaarheid

Van Strien verwacht pas eind van het jaar meer te kunnen vertellen over de Routekaart, maar er zullen zeker accenten worden gelegd. 'Als we het over de drie algemene doelen hebben van IenM: doorstroming, veiligheid en leefbaarheid, dan denk ik dat veiligheid en leefbaarheid de komende tijd meer aandacht zullen gaan krijgen. Als we de doelstellingen van de Klimaattop in Parijs willen halen, zullen we ook wel moeten. Leefbaarheid en mobiliteit in de stad kunnen de triggers zijn om smart mobility een boost te geven. Verder wordt veiligheid steeds belangrijker. Zo moet techniek moet hack-proof zijn. Je wilt immers niet dat iemand jouw auto kan laten remmen, of dat een heel systeem kan worden platgelegd.'

De gebruiker zal meer aandacht krijgen

Van Strien; 'Tot nu toe is alles vooral gedreven door 'technical push', maar uiteindelijk gaat het om de gebruiker. Nu zijn dat nog de eerste gebruikers, straks krijg je de early adopters, maar uiteindelijk gaat het om de massa die straks 'smart mobiel' wordt. Daar wil je naar toe. En dan heeft smart mobility ook echt impact.' Van Strien geeft het voorbeeld van de proef met de groene golf voor vrachtwagens in Helmond, Freilot. 'Dat is een prachtig systeem waarmee we CO₂ kunnen besparen, maar er is op dit moment één bedrijf dat ermee werkt. Ga je dan een dergelijk systeem in de lucht houden? Wanneer je het hele ecosysteem rond zo'n weg meeneemt, dus de bewoners en bedrijven, dan kun je vanuit de problemen kijken waar de techniek een oplossing kan bieden. Dan heb je het over 'social design'. Denk aan een afspraak dat er op bepaalde plaatsen tijdens de schoolspitsen de voetgangers voorrang krijgen in plaats van de vrachtwagens. Dat zijn dingen die de acceptatie van techniek bij een breed publiek ten goede komen.'





Wegkantssystemen

Als we naar verkeersmanagement kijken, houden we dan bijvoorbeeld wel wegwantsystemen? 'Voorlopig wel. Er zijn ongeveer 8 miljoen auto's, daarvan worden er per jaar 350.000 van vervangen. Wil je versnellen met nieuwe techniek in auto's dan denk je al gauw: we gaan iets met leaseauto's doen, maar het probleem is dat veel leaseauto's verkocht worden naar het buitenland, dus die ben je dan weer kwijt op de nationale markt. Dat schiet niet op. Dan zijn er natuur-

lijk smartphones voor de communicatie. Die heeft bijna iedereen, maar daarbij kan het weer een probleem worden dat smartphones juist uitgeschakeld moeten worden in de auto, vanwege de veiligheid. Voorlopig zijn auto's nog niet allemaal uitgerust met informatiesystemen, dat betekent dat je wegwantsystemen nodig blijft houden.'

Rol van gemeenten

Toen u directeur van NDW was, is er gestudeerd op een eenvoudig systeem waar alle wegbeheerders hun wijzigingen in de infrastructuur, regelgeving en wegwerkzaamheden centraal kunnen doorgeven, ten behoeve van een actuele digitale kaart van Nederland voor navigatiesystemen voor weggebruikers en later voor zelfrijdende auto's. Hoe gaat het daarmee?

'Dat is een lastige. We hebben pakweg 400 wegbeheerders en die moeten allemaal op dezelfde manier data doorgeven, daarvoor heb je discipline nodig. Ook bij dit onderwerp kun je je afvragen tot wanneer we al deze informatie van wegbeheerders nog nodig hebben. Er komen zo veel data uit andere bronnen beschikbaar. Als er wegwerkzaamheden zijn en auto's stilvallen, dan blijkt

meteen uit al die gegevens dat er iets aan de hand is. En er gaan meer dingen veranderen in de wereld van wegbeheerders. Informatie over status van de weg kan straks ook van weggebruikers komen of van de weg zelf, via internet of things. We hebben nu al bruggen met sensoren, straks hebben we zo veel data als iedereen connected is, dan geeft de auto zelf staat van onderhoud door.'

Masterclass

Wat moeten wegbeheerders nu precies wel en niet met smart mobility? Van Strien: 'Daarover gaan we masterclasses organiseren en over de ontwikkeling van kennis en competenties gaan we aan de slag met CROW en (hoge)scholen. Met hen gaan we werken aan een curriculum over wat wegbeheerders moeten weten. Dat zal gaan over vragen als 'wat voor effect heeft smart mobility op het hele verkeerssysteem?' of 'Wat is het handelingsperspectief van een wegbeheerder?' Iman Koster, directeur van het CROW zei al: 'De koplopers mee krijgen is één ding, maar nu moet het hele peloton mee. Uiteindelijk is het idee dat elke regio een plan maakt hoe om te gaan met smart mobility.'

van Strien over:

ITS tafels

'Door de ITS-tafels heeft men elkaar leren kennen, weten de experts elkaar te vinden en verbetert de samenwerking. Dat is heel leuk om te zien.'

Appelscha

'Appelscha, daar werden fietsers door het automatische voertuig de berm in gereden omdat niet was nagedacht hoe breed het voertuig is ten opzichte van de breedte van het fietspad. Een voorbeeld van learning by doing.'

Mobility as a service

'De opkomst van mobility as a service gaat snel. In Nederland hebben we met de OV-chipkaart een instrument waarmee de basis hiervoor er al ligt. Die voorsprong hebben we dus al. Maar ik sprak met een verzekeraar, die had het over een wettelijk verplichte WA-verzekering. Hoe gaan we dat doen bij Mobi-

lity as a service? Dat is ook iets waar we over moeten nadenken: wet- en regelgeving, waar liggen belemmeringen voor nieuwe ontwikkelingen en hoe kun je het toch mogelijk maken? Je kunt bijvoorbeeld denken aan een experimenteerwet voor de weg.'

Trots

'SimSmartMobility is echt iets om trots op te zijn. Op de TU Delft zie ik allemaal glunderende gezichten. Samen met TNO, de TU Delft en marktpartijen ontwikkelen we een simulatietool voor smart mobility. Hiermee wordt het mogelijk om snel inzicht te krijgen in bijvoorbeeld de impact van bepaalde mobiliteitsdiensten op de bereikbaarheid of verkeersveiligheid in een regio. Het is genoemd naar het spel Simcity. Je kunt in een vroeg stadium ontdekken wat iets betekent voor CO₂-uitstoot of voor geluid. Als we dit voor elkaar hebben in Nederland, dan lopen we echt voor.'

Zorgen

'Mijn motto is 'we will either find a way or make one'. Als ergens een weg geblokkeerd is, zoeken we naar de kansen die dat biedt voor nieuwe wegen. Zo zit ik in elkaar. Mijn insteek is altijd te kijken hoe we verder kunnen met elkaar, we hebben verschillende belangen, maar we zullen wel moeten samenwerken. Alleen ga je sneller, maar samen kom je verder.'

Smart eigen vervoer

'Ik reis veel, op een dag vaak naar verschillende bestemmingen. Dat doe ik met de auto. Ik gebruik zo veel mogelijk de cruise control. Het OV gebruik ik bijvoorbeeld om mijn dochter in Deventer te bezoeken. Dan is de trein bijna net zo snel en je kunt lekker wat lezen. Zit ik in de auto dan bel ik (handsfree) of luister ik naar de radio, naar radio 1 of 4.'