

We combineren steeds meer data van private en publieke partijen

In-car-adviezen gaan het w

De in-car-verkeersadviezen gaan een enorme vlucht nemen, want ze zijn veel nauwkeuriger dan de informatie die de overheid kan geven. Dat zegt Andy Berkouwer, sales manager Nederland voor Be-Mobile, een (smart) mobility serviceprovider met hoofdkantoor in Gent, België.

MAURITS VAN DEN TOORN

Be-Mobile is mede-eigenaar van Flitsmeister, met meer dan 1 miljoen gebruikers een van de bekendste verkeersapplicaties in Nederland. Berkouwer: 'Ik bekijk marktkansen, geef presentaties, praat met prospects, draag klantwensen over aan de interne organisatie en doe uiteraard sales. Wij zijn met z'n drieën in Nederland. Een van mijn collega's doet business development, ik kom in beeld als het concreter wordt.'

Als belangrijkste trends ziet Berkouwer dat de individualisering toeneemt, de overheid zich terugtrekt en mensen meer voor zichzelf moeten zorgen. 'Ik hoop dat we iets minder afhankelijk worden van fossiele brandstoffen, door elektrisch vervoer en door betere isolatie van huizen. Verder zie ik dat we in toenemende mate afhankelijk worden van data, die zijn echt de Haarlemmerolie van de maatschappij aan het worden.'

Nog een trend is dat vooral jongeren niet meer per se dingen in eigendom hoeven te hebben. Ze willen zaken kunnen gebruiken waar en wanneer het ze uitkomt. Zelf doe ik dat ook. Ik heb al mijn cd's gedumpt omdat ik tegenwoordig Spotify Premium heb.'

'Gebruik in plaats van bezit leidt ertoe dat minder mensen een auto willen hebben. Het gaat erom dat ze zich kunnen verplaatsen wanneer ze dat willen. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet dit en

Andy Berkouwer, sales manager Be-Mobile



investeert in Mobility as a Service, mobiliteit als dienst. Het idee is een abonnement van enkele honderden euro's per maand, waarvoor de klant dan naar gelang de behoefte een huurauto, een OV-fiets of een taxi kan bestellen. Zo'n abonnement zou een interessante ontwikkeling kunnen zijn voor inwoners van grote steden.'

Floating-car-data

'Een belangrijke ontwikkeling op mobiliteitsgebied zijn de in-car-verkeersadviezen, die op het individu afgestemde verkeersinformatie geeft. Door de customizing is die veel nauwkeuriger en relevanter dan de informatie die de overheid kan geven. Dit gaat een

enorme vlucht nemen, met als gevolg een afname van de investeringen in assets als DRIP's en ANPR-camera's of bluetooth-systemen voor het bepalen van herkomst en bestemming van verkeer. Door floating-car-data zijn dergelijke assets minder en uiteindelijk misschien zelfs helemaal niet meer nodig. De overheid kan gaandeweg de informatie langs de wegen versoberen. Floating-car-data zijn wellicht iets minder nauwkeurig dan camera's en lussen. Het gaat immers om een steekproef, weliswaar op basis van

'We hebben mooie snelfietsroutes aangelegd. De volgende stap is het gebruik ervan stimuleren'

1,4 miljoen unieke voertuigen per maand, maar het is veel goedkoper en in veel gevallen is de informatie toch goed genoeg.'

MaaS-abonnement

'Wat betreft MaaS vraag ik me af of het niet een kwestie is van oude wijn in nieuwe zakken. Als het blijft bij de bestaande modaliteiten, verandert er eigenlijk niet zoveel. Ook

innen van overheidsinfo

De in-car-systemen geven op het individu afgestemde verkeersinformatie



vraag ik me af of het voor veel mensen niet te duur is. Je kunt tegenwoordig al met private lease voor 200 euro per maand een auto rijden. Dat is vermoedelijk veel goedkoper dan zo'n MaaS-abonnement. En het openbaar

'Gemeenten moeten zorgen dat hun data goed en actueel zijn, inclusief wegwerkzaamheden'

vervoer is nu in de spitsuren al zo vol dat er niet veel meer bij kan. Bovendien is het ov in Nederland relatief duur. Als je met twee of drie mensen reist, is de auto goedkoper. Wat betreft datagebruik geldt dat we steeds meer data van private en publieke partijen

combineren. De betrouwbaarheid is heel belangrijk, gemeenten moeten ervoor zorgen dat hun data goed en actueel zijn, inclusief bijvoorbeeld wegwerkzaamheden. Bovendien moeten ze hun data zo inrichten dat er geen ongewenste sluiroutes in de algoritmes van verkeersapps komen. Ik adviseer daarom: laat niet alles aan private partijen over en praat als publieke en private partijen met elkaar!

Proefopstelling

'De signaalgevers van Rijkswaterstaat boven de snelweg worden nu aangestuurd door detectielussen. We hebben een proefopstelling gemaakt waarin zo'n signaalgever door middel van floating-car-data wordt aangestuurd. Dat kan momenteel nog niet per rijstrook, maar gaat per rijbaan, wat in bepaalde situaties nauwkeurig genoeg is. Het is de bedoeling dat er in het eerste kwartaal van

2018, na aanbesteding, een proef komt op een snelweg om te kijken of ook in de praktijk floating-car-data hiervoor bruikbaar zijn. Daarnaast leveren wij als bedrijf geavanceerde tools voor historische en real-time-toepassingen gebaseerd op data en floating-car-data wat prijstechnisch interessant kan zijn voor provincies en gemeenten.

Ook participeren wij met een aantal partners, ander andere met NDW en een aantal automotive partijen, in een publiek-privaat samenwerkingsproject genaamd Socrates 2.0 dat gefinancierd wordt met Europees geld om te komen tot verkeersmanagement 2.0. Dat houdt in dat niet iedere weggebruiker over dezelfde omleidingsroute wordt gestuurd waardoor het ook daar vastloopt, maar rekening houdt met load balancing.'