

Verkeersborden mogelijk ooit fysiek overbodig

Beheer verkeersborden st

Van oorsprong is Via van Dalen een leverings- en plaatsingsbedrijf van verkeerderelateerde materialen. Het groeide uit tot een verkeerskundig adviesbureau dat naast inspectie en beheer ook verkeerskundige analyses aanbiedt, mede op basis van GIS- en GEO-data. Volgens oprichter en directeur Erwin van Dalen zal in de wereld van verkeersborden de komende jaren digitalisering flink doorzetten.

MAARTEN REITH

Via van Dalen merkte afgelopen jaren bij gemeenten een verwatering van detailkennis ten aanzien van verkeersborden. Van Dalen: 'Dat komt onder andere doordat ambtenaren voor steeds meer disciplines verantwoordelijk worden. Daarnaast weten gemeenten zelden wat ze in de openbare ruimte hebben staan en in welke staat zich dat bevindt. Dat is een gemis. Als dat wel bekend is, zijn veel betere ramingen te maken van de beheerkosten, van het reguliere en planmatige onderhoud. Geregeld inventariseren en inspecteren we voor gemeenten het verkeersbordenareaal en geven we advies

Erwin van Dalen, oprichter en directeur van Via van Dalen



stratie Grootchalige Topografie (BGT). In de BGT worden objecten zoals gebouwen, wegen, water, spoorlijnen en groen vastgelegd, wat een gedetailleerde digitale kaart van Nederland oplevert. 'In 2020 moet de basiskaart met de ondergronden gereed zijn. Wij inventariseren ook de verkeersborden en straatnaamborden conform BGT. Wij zijn voorstander van de BGT+, waarin naast de basistopografie ook de beheerstatus, nut en noodzaak zijn opgenomen. Dit houdt in dat verder in de toekomst alle objecten in de buitenruimte digitaal geregistreerd zijn en van een beheerstatus zijn voorzien met het daarbij behorende kostenplaatje. Dit biedt kansen voor het aanleveren van de GIS-/GEO-data voor in de digitale beheersystemen. En daar werken wij uiteraard aan.'

Het duurt niet lang meer tot ieder bord signalen kan afgeven aan een netwerk

over het opschonen en verbeteren ervan. Dikwijls blijkt dat het aantal borden wel 20 procent minder kan.'

Via van Dalen werkt met name voor gemeenten, maar ook voor provincies, waterschappen, havenbedrijven en aannemers. Het bedrijf, dat een aantal jaren geleden is opgesplitst in een plaatsingsbedrijf en een verkeerskundig adviesbureau (ErGIS), heeft 20 mensen in dienst. Erwin van Dalen wijst erop

dat het vak van verkeersbordenmonteur van permanente bebording vaak enorm wordt onderschat. De specialistische kennis en kunde ontbreekt bij de grondwerker, die ook een bordje moet ophangen. 'Neem bord Bo6, dat aanduidt dat je een voorrangsweg nadert. Dit wordt soms foutief met de punt naar boven geplaatst, waardoor de juridische draagkracht van het bord wordt ondermijnd. Het ontbreken van het verkeersbordenspecialisme leidt tot minder kwaliteit en tot onduidelijke of zelfs gevaarlijke verkeerssituaties.'

BGT+

Actueel voor Via van Dalen is de Basisregi-

Chips in verkeersborden

Een andere ontwikkeling in zijn werkveld die Van Dalen noemt, is het aanbrenge van chips in borden. Hij verwacht dat het niet heel lang meer duurt tot ieder bord signalen kan afgeven aan een netwerk. Staat een bord plotseling scheef, bijvoorbeeld door een aanrijding, dan geeft het een signaal. 'Een netwerk van gechipte borden, of Internet of Things op verkeersgebied, is nog toekomstmuziek. De werkingsduur van dergelijke chips is nu nog onvoldoende. Als al die honderdduizenden borden uit de buitenruimte signalen gaan afgeven, dan vergt dat het nodige van een centraal netwerk. Wij juichen

Steeds meer datagedreven



het toe dat er steeds meer data beschikbaar komen. Als gebruiker zijn we geïnteresseerd in signalen uit de buitenruimte. Ik denk dat

Via van Dalen is op eigen initiatief de campagne 'Wees geen Smombie' gestart tegen smartphonegebruik in het verkeer

onze groei en toegevoegde waarde op termijn met name zit in onze kennis van het beheer en onderhoud van verkeersborden. Dat doen we steeds meer als databedrijf.'

In het verlengde van IoT denkt Van Dalen dat verkeersborden steeds meer gaan interacteren met het wegverkeer. Met als gevolg dat ze steeds meer uit het straatbeeld zullen verdwijnen. 'Mogelijk zijn verkeersborden ooit fysiek overbodig. Zijn bijvoorbeeld snelheidsborden nog nodig als een display in de auto aangeeft dat je niet harder mag of het voertuig automatisch een snelheidscorrectie doorvoert? Zolang er nog 'oldtimers' zonder de (toekomstige) nieuwe signaleringstechnieken op de openbare weg worden toegelaten, zullen verkeersborden noodzakelijk blijven.'

Smombies

Van Dalen geeft ten slotte aan dat smartphonegebruik in het verkeer momenteel het snelst groeiende veiligheidsrisico voor ver-

keersdeelnemers is. Om daar aandacht op te vestigen is het bedrijf op eigen initiatief de campagne 'Wees geen Smombie' (www.weesgeensmombie.nl) gestart. Smombie is een samenvoeging van de woorden 'smartphone' en 'zombie'. 'Een aantal gemeenten heeft onze campagne met uitingen voor verschillende verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers en auto's) inmiddels overgenomen. Ambassadeur voor deze campagne is Michael Kulkens van stichting TButterfly die in 2015 zijn zoon verloor bij een ongeluk waarbij smartphonegebruik de oorzaak was. Hij geeft lezingen op scholen en maakt zo elk jaar 15.000 scholieren bewust van de gevaren. Met deze campagne dragen we bij aan het terugdringen van het aantal ernstige verkeersongelukken.'