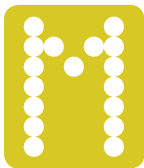


De Praktijkproef Amsterdam start het In Car Spoor

In Car Amsterdams verkeer managen

Na een intensieve voorbereidingsperiode gaat het In Car Spoor van de PraktijkProef Amsterdam van start. Twee consortia integreren verkeersmanagement met verkeersinformatie onder de noemers 'Amsterdam Onderweg' en 'AmsterdamMobiël', ADAM. Patrick Potgraven van de verkeersinformatiedienst VID en Michiel Doelman van Arcadis leggen uit hoe hun project AmsterdamMobiël tot stand is gekomen en hoe het werkt.

PATRICK POTGRAVEN, VID/ MICHEL DOELMAN, ARCADIS



et de totstandkoming van het TIC, Traffic Information Centre - later opgegaan in Verkeerscentrum-Nederland - werden verkeersmanagement en verkeersinformatie echt gescheiden. De markt distribueerde voortaan verkeersinformatie richting media en weggebruikers, terwijl verkeersmanagement zich bezig hield met het sturen van verkeer via actuatoren langs de weg.

Sinds die tijd is het gebruik van verkeersinformatie door weggebruikers enorm toegenomen. Service providers maken gebruik van de data die (via TIC, Verkeerscentrum Nederland en later NDW) wordt ingewonnen, maar gebruiken ook steeds meer data die door henzelf wordt ingewonnen. Op maat en op het individu gerichte diensten zorgen niet alleen voor een beter gebruik van verkeersinformatie, maar er ook voor dat verkeersmanagement langzaam de greep verliest op het gedrag van individuele automobilisten. Welk navigatiesysteem houdt immers nog rekening met omleidingsroutes zoals die door verkeersmanagement worden ingesteld?

Toenemend individueel gebruik van informatiediensten zou logischerwijs collectieve winst kunnen opleveren, maar een onderzoek door de TU Delft stelt dat het collectief optimum niet hetzelfde is als de optelling van alle individuele optima. Wanneer bijvoorbeeld mensen bereid raken om een beetje om te rijden, zijn die automobilisten zelf er niet bij gebaat, maar het totale

verkeerssysteem wel. Kijkend naar het congestieprobleem, ligt er een uitdaging in plaats en tijd die precies met die twee parameters bestreden kan worden. Bijvoorbeeld door het verkeer beter te spreiden over het wegennet. Bestemming en herkomst van het verkeer is dan ook belangrijke informatie om daar grip op te krijgen.

ADAM voor spitsrijders

In het kader van de Praktijkproef Amsterdam (zie kader), en het onderdeel In CAR, biedt AmsterdamMobiël met haar mobiele app ADAM weggebruikers een dienst die zich richt op ondersteuning bij frequent gereden woon-werk routes in de spits. In de spits vormt dit verkeer de dominante verkeersstroom. Deze weggebruikers worden via ADAM continu geïnformeerd over de actuele verkeerssituatie over een (vooraf bepaald) aantal alternatieve routes, die niet beperkt blijven tot de autosnelwegen. Alle beschikbare informatie wordt daarbij gebruikt, inclusief data van Bluetooth-sensoren die speciaal voor dit doel in het proefgebied zijn geplaatst.

De rol van de verkeerscentrale

Tegelijkertijd krijgen de drie verkeerscentrales die het wegbeheer in het proefgebied uitvoeren - Rijkswaterstaat-NWN, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam - de beschikking over de zogenoemde verkeerscentraleportal. Deze ondersteunt verschillende functies. Eén daarvan is het 'kleuren' van wegvakken. Wegvakken waarop de verkeerscentrale eigenlijk



geen verkeer meer wil hebben, worden door de operator rood gekleurd. Denk aan een ongevalsituatie waarbij het verkeer slechts via de vluchstrook kan passeren. De route-alternatieven met rode wegvakken worden niet meer aan de gebruikers getoond. De verkeerscentrale kan wegvakken ook geel en groen kleuren. Geel heeft als effect dat route-alternatieven die via dit wegvak lopen alleen worden getoond wanneer het tijdverlies beperkt blijft. Omdat bekend is welke deelnemers welke routes aan het volgen zijn, wordt meteen het effect van een wegvakkleuring op de deelnemerspopulatie berekend. Overigens wordt een deel van de wegvakkleuring automatisch gedaan op basis van de actuele verkeerssituatie, bijvoorbeeld wanneer een tunnel wordt afgesloten.

De verkeerscentrale-portal kan ook worden ingezet voor communicatie tussen weggebruiker en de verkeerscentrale. Weggebruikers kunnen voicetweets inspreken: een audiobericht dat mogelijk relevant is voor de verkeerscentrale. Bovendien kunnen de verkeerscentrales ophun beurt een bericht verzenden aan een deel van de ADAM-gebruikers. Dat kan met een zogenoemd geo-fence: weggebruikers die zich in een bepaald gebied bevinden of gaan bevinden krijgen het bericht te zien in ADAM. Een combinatie van beide kan ook: de verkeerscentrale kan een vraag uitzetten bij de weggebruikers waarop zij via een voicetweet kunnen reageren. Een voorbeeld daarvoor is een congestie die weliswaar wordt gemeten, maar waarvan de verkeerscentrale nog geen oorzaak heeft kunnen vinden.



Gebruikers kunnen deze informatie opleveren. De verkeerscentrale van de VID modereert deze reacties waarmee het de verkeerscentrales ontlast.

De verkeerscentrale-portal kent ten slotte ook een aantal rapportagefuncties. Naast de actuele positie van de ADAM-gebruikers, wordt ook inzichtelijk hoeveel ADAM-gebruikers over een bepaald wegvak gaan rijden. Deze informatie levert operationeel verkeerskundigen een schat aan informatie op.

De verkeerscentrale-portal past in de ontwikkeling naar minder wegkantsystemen, naar meer extra informatie, en toch verkeersstromen te beïnvloeden. En zo past deze toepassing bij het primaire proces van de verkeerscentrales.

Marketing

Belangrijk voor de werking van de app is voldoende massa: alleen wanneer voldoende deelnemers ADAM daadwerkelijk gaan gebruiken worden voldoende routes aangepast om een verkeerskundig effect te genereren. Bovendien wint de informatie die vanuit het systeem richting het verkeersmanagementproces gaat aan kracht bij elke extra gebruiker.

AmsterdamMobiel heeft bewust niet gekozen voor de traditionele werving via kentekenregistratie. Deze aanpak steunt op de welwillendheid van Rijkswaterstaat om NAW-gegevens te verstrekken en is relatief duur. Dat maakt deze

Praktijkproef Amsterdam

Folkert Bloembergen, Projectmanager Rijkswaterstaat

De proef AmsterdamMobiel is een onderdeel van de Praktijkproef Amsterdam (PPA). PPA is een grootschalige proef die nagaat hoe nieuwe technieken langs de weg en in de auto files kunnen verminderen. De proef is een initiatief van de gemeente Amsterdam, provincie Noord Holland, Rijkswaterstaat en stadsregio Amsterdam.

In twee in-car-proeven wordt onderzocht of weggebruikers zich beter ondersteund voelen bij hun reis door innovatieve informatiediensten via de smartphone. Daartoe krijgen deelnemers een individueel route- en reistijdadvies aangeboden. De proeven richten zich op twee doelgroepen: woon-werk/zakelijk verkeer en evenementen en bezoekers Amsterdam-ZO en RAI en worden uitgevoerd door AmsterdamMobiel (VID en Arcadis) en Amsterdam Onderweg (ARS en TNO). De resultaten zijn eind 2015 beschikbaar.

Het beoogde effect van de adviezen is minder files en een betere benutting van het wegennetwerk van de regio Amsterdam. In totaal zullen 40.000 deelnemers meedoen aan deze proef waarin overheden, bedrijfsleven, onderzoeksinstituten en universiteiten samenwerken. PPA bundelt zo toonaangevende ontwikkelingen van verkeersinformatie en verkeersmanagement en draagt daarmee bij aan het actieprogramma Connecting Mobility van het ministerie van IenM: Samen van A naar Beter.

werkmethode niet aantrekkelijk voor een verdere uitrol als de proef succesvol blijkt te zijn. Het consortium koos daarom voor een bedrijvenwerving in het proefgebied, goed voor zo'n 200.000 werknemers. En een marketingcam-

pagne via publieksmedia die ook individuele deelnemers oplevert. Naast radio- en televisie is ook een billboardcampagne voorzien.

De ADAM-deelnemers worden nog extra in het zonnetje gezet: een selectie van relevante voicetweets wordt gebruikt in de radioverkeersinformatie. Ook hiervan wordt een wervend effect verwacht.

Afsluiting

Met ADAM, denkt AmsterdamMobiel een concept te hebben dat zorgt voor een brug tussen verkeersmanagement en verkeersinformatie. Anders gezegd: een manier om het collectief belang in de individuele verkeersinformatievoorziening te borgen.



i Op www.verkeerskunde.nl/ppa leest u de digitale versie van dit artikel.