

Ivo Beerens, adviseur mobiliteit, Royal HaskoningDHV: 'Zelfrijdende auto's en ACC's hebben eerst juist

Grote onzekerheid over tuss

'Over ons toekomstbeeld dat getekend en gekleurd wordt door trends als verstedelijking, krimp, vergrijzing, ICT en de zelfrijdende auto, is iedereen het in grote lijnen wel eens', zegt Ivo Beerens, adviseur mobiliteit voor Royal Haskoning Nijmegen en trekker van de interne club trendwatchers. 'Maar wat tussentijds de effecten van deze trends zijn op mobiliteit is nog vrij onzeker. Dit vraagt nu om beleid op hoofdlijnen.

NETTIE BAKKER

'We hebben verbinders nodig', concludeerde Beerens vorig jaar in Trends 2016. 'En dat is nog steeds zo', zegt hij nu. 'Je hebt altijd frontrunners en vervolgens specialisten nodig die een probleem werkelijk kunnen vertalen naar een oplossing. De verbinding tussen beide is belangrijk. Beerens maakt binnen Royal Haskoning deel uit van een club van 'frontrunners' verdeeld over de hele organisatie. We hebben daarbinnen een kernteam dat regelmatig bijeenkomt en eens per jaar komt de hele club bijeen en bespreken wat ieder signaleert aan trends, en vooral, hoe we het toekomstbeeld dat daaruit ontstaat, vertalen naar de problemen van nu. Die vertaling lijkt soms in tegenspraak aan het toekomstbeeld. Neem de effecten van de zelfrijdende auto en coöperatieve ACC- en ITS-systemen. We verwachten dat die voertuigen op termijn minder wegcapaciteit nodig hebben, maar vooralsnog hebben deze voertuigen en systemen een capaciteitverhogend effect. Hier zie je dus een tegengesteld effect op de korte termijn ten opzichte van de verwachting op de lange termijn. De focus ligt voor ons daarom ook niet zozeer op het toekomstbeeld, maar veel meer op de verrassingen die je onderweg tegenkomt en die maar voor een deel voorspelbaar zijn. Nog een voorbeeld van hoe je effecten in de toekomst vertaalt naar beslissingen van nu. In een werksessie in de provincie Gelderland spraken we over de effecten van het klimaat en de vertaalslag naar het nu. Zo kwamen we op de overweging om een brug te bouwen in plaats van een tunnel, omdat die mogelijk

in de toekomst vol kan lopen als gevolg van pieken in regenval.'

Beerens en zijn collega-adviseurs zitten primair aan 'de voorkant' van mobiliteitsprojecten. Steeds meer klanten stellen de terechte vraag hoe je om moet gaan met de vertaling van trends in je beleidsvisie en in de vertaling naar concrete wegenprojecten. In Noord-Holland hebben we dat bijvoorbeeld vertaald naar een structuurvisie met scenario's die uitgaan van zekerheden en onzekerheden, en van een hoger en lager abstractieniveau. In de praktijk betekent dit dat je bij ieder project je afvraagt: moeten we dit nog doen en moeten we het zo doen? Eigenlijk trechteren we trends naar het nu. We hebben daar een speciale toolbox voor ontwikkeld.

Slimme informatiepaal

Nog een voorbeeld. Als je weet dat auto's steeds meer met elkaar en ook met VRI's gaan communiceren, leg je dan een (domme, maar veilige) ongelijkvloerse kruising aan of kies je dan toch weer liever voor een slimme VRI-informatiepaal?

Ook kun je op basis van een trendanalyse alvast zoeken naar no-regret-maatregelen. Maatregelen die bijdragen aan dat deel van het toekomstbeeld dat weinig onzekerheid biedt. In stedelijke netwerken kun je als overheid bijvoorbeeld je corridors bewaken. Lokale investeringen in infrastructuur worden al ingewikkelder, bijvoorbeeld omdat de

deeleconomie de mobiliteitsvraag fors kan veranderen. Daar kun je dan denken aan modulair ontwerpen en bouwen om zo de flexibiliteit in het systeem te borgen.'

2017

'Ik heb natuurlijk geen glazen bol, dus wat er in 2017 precies gaat gebeuren, dat weet ik ook niet,' zegt Beerens. 'Maar ik verwacht dat de focus op ICT zich nog wel een paar jaar zal voortzetten. Er is al zo veel data en er komt nog meer bij, zodat we steeds beter kunnen voorspellen waar het verkeer naar toe gaat als er wat gebeurt, bijvoorbeeld bij werkzaamheden.'

Speed-pedelec

'Aandachtspunt blijft de voertuigontwikkeling. Neem de speed-pedelec, die vanaf 2017 gelijk is gesteld aan de brommer. Binnen de kom betekent dat dus dat de speed-pedelec op de rijbaan moet rijden in plaats van het fietspad. Dat brengt allerlei praktische problemen met zich mee omdat het voertuig niet gedetecteerd wordt door verkeerslichten.'

'Toch weer liever een slimme VRI-informatiepaal dan een ongelijkvloerse kruising?'

et meer capaciteit nodig'

entijdse effecten

Speelveld

Evenals vorig jaar hebben de actuele trends impact op het speelveld van mobiliteit. Met name de rol van de overheid is in beweging. De overheid blijft een belangrijke speler, want de belangrijkste opdrachtgever, en stelt de randvoorwaarden, bijvoorbeeld aan verkeersveiligheid. De overheid zal wel steeds meer sturen op hoofdlijnen, en ook steeds meer samenwerken met de markt. Dat zie je terug in gezamenlijke projecten van overheid, kennisinstituten en markt, zoals Talking Traffic, waar wij ook in participeren. Daarnaast hebben we nauwe samenwerkingsverbanden met onderzoeks- en opleidingsinstituten.

Onderzoeksagenda

Ten slotte bepalen trends ook de onderwerpen voor onze eigen onderzoeksagenda. Deze wordt momenteel gedomineerd door Sustainable en Smart Mobility.

Bij Sustainable hebben we een focus op veiligheid in de transitiefase naar meer zelfrijdend en slimmer verkeer. Ook hierin trekken we op met partners. Zo richten we ons met Hogeschool Windesheim en verzekeraar Aon op de effecten van elektrisch fietsen. Dit in nadrukkelijke samenspraak met gebruikers en wegbeheerders. Wij leggen daarbij een belangrijk accent op human factors, evenals op het toekomstbestendig maken van de infrastructuur, zowel voor slimme auto's als voor fietsen.

Aan de 'Smart-kant' investeren we nu fors in Flowtack. Dit is nieuwe koepelnaam voor de modellen, FAST en datack. Deze modellen gaan vooral in op systemen en technieken om verkeer vlotter te laten lopen in stedelijke drukke gebieden. De koppeling van data en wegkant- en incar-systemen is hier essentieel. Deze investering gaat deels via Talking Traffic, deels autonoom. Zo hebben we met TNO en de TU Delft afspraken over ontwikkelingen op het gebied van modellen in relatie tot effecten van meer autonoom verkeer (ACC en C-ACC).

Samengevat

'Het toekomstbeeld is vrij helder, de tussenperiode op weg naar dit eindbeeld is grillig, tot soms tegenstrijdig aan het toekomstbeeld. Hier ligt onze focus. We hebben in 2016 een stap gezet in partnerschappen, maar halen ook veel meer ICT-kennis in huis.'

Ivo Beerens, adviseur mobiliteit voor Royal HaskoningDHV Nijmegen en trekken van de interne RHDHV-club trendwatchers

