

Wacht niet op smart mobility, zegt Bertjan de Boer

Gebruik bestaande

De verdiensten van smart mobility voor de problemen van vandaag lijken overschat te worden. De verwachtingen zijn soms zo hooggespannen dat ze verlamrend werken. In afwachting van nieuwe technologische ontwikkelingen zijn overheden geneigd hun problemen voor zich uit te schuiven. Waarom geen bestaande technieken gebruiken, vraagt Bertjan de Boer zich af. Hij is senior adviseur smart mobility bij advies- en ingenieursbureau Advin.

YVONNE TON

‘Het idee is: smart mobility komt eraan en lost alle problemen op’, constateert De Boer. Die gedachte leidt tot uitstel en dat is volgens hem niet nodig. Met de bestaande technieken en instrumenten zijn vaak prima oplossingen te bedenken voor acute knelpunten. Dat die technieken de ene keer wat geavanceerder zijn dan de andere keer, moet niet doorslaggevend zijn, vindt De Boer. ‘Ga uit van de problemen van vandaag en kijk wat je met de huidige technieken kunt oplossen, ook al zijn er over vijf jaar vast weer andere technieken.’

Technologiegedreven

Het is ook maar de vraag voor welke problemen smart mobility precies het antwoord biedt. Technologie alleen is niet zaligmakend, vindt De Boer. In dat opzicht kan de mobiliteitssector lessen leren van de luchtvaart, vindt hij. ‘Neem nou de automatische piloot, die zorgt voor de landing. Dat kan al veertig jaar, terwijl we in de verkeers- en vervoerwereld nog steeds wachten op de zelfrijdende auto.’ Dat de automatische piloot zo snel is ontwikkeld heeft volgens De Boer vooral te maken met de grote economische noodzaak. Dankzij de automatische piloot hoeven vliegvelden minder vaak te worden gesloten als gevolg van slechte weersomstandigheden. De zelfrijdende auto is in zijn ogen vooral technologiegedreven. ‘De komende tien jaar helpen ze weinig bij het verbeteren van de bereikbaarheid.’ Soms volstaan eenvoudige, maar doeltref-

fende oplossingen. Een goed voorbeeld daarvan past Advin toe in Amsterdam. De stad heeft veel last van automobilisten die hun auto onterecht op de speciale parkeerplaatsen voor invaliden zetten. Foutparkeerders voortdurend in de gaten houden, kost veel tijd en energie. Daarom zijn lussen met sensoren aangebracht onder de gehandicaptenparkeerplaatsen. De voertuigen in de stad die gebruik mogen maken van die plekken zijn uitgerust met een elektronische parkeerlicentie. Zo kan op afstand worden gedetecteerd of er andere auto’s parkeren. En kunnen handhavers gericht op zoek naar overtreders om ze te bekeuren.

Parkeerbeheer in Amsterdam kan op afstand zien of een auto op een invalideplaats een licentie heeft

Meerdere doelen

In opdracht van Rijkswaterstaat bekijkt Advin hoe je nu al met eenvoudige smart-mobilitytechnieken toepassingen kunt bedenken die het verblijf op verzorgingsplaatsen prettiger maken of die problemen oplossen. ‘Je kunt bijvoorbeeld denken aan

Bertjan de Boer, senior adviseur smart mobility bij Advin



kentekenregistratie. Daarmee kun je meerdere doelen dienen’, zegt De Boer. Kentekenregistratie maakt het onder meer makkelijker om te controleren of voertuigen niet te lang op een verblijfplaats blijven staan. Een andere mogelijke toepassing is in Frankrijk al in gebruik: een matrixbord vlak voor de afrit naar de verblijfplaats dat aangeeft hoeveel vrije parkeerplaatsen er nog zijn en waar deze te vinden zijn.

Nog een voorbeeld is platooning, waarbij elektronisch gekoppelde vrachtauto’s in een treintje op de snelweg rijden. Zo kunnen ze

techniek

Het door Advin ontwikkelde meetvoertuig brengt rijdend wegen, terreinen en woonwijken nauwkeurig in kaart



dichter achter elkaar rijden, wat de doorstroming bevordert en de uitstoot van schadelijke stoffen vermindert. De Boer: 'Je kunt op een verblijfsplaats verzamelplekken inrichten voor vrachtwagens die een treintje zoeken. En als zo'n platoon gaat rijden, kun je andere weggebruikers daarover informeren via signalering boven de weg of via apps. Dat kan met smart mobility, maar ook met klassieke hulpmiddelen.' De Boer kan zich goed voorstellen dat het

verleidelijk is om je volledig te richten op veelbelovende innovatieve ontwikkelingen. Het probleem is dat producten en diensten wel eens langer op zich kunnen laten wachten dan je denkt. 'Er zijn veel pilots, ook best succesvolle, maar de stap naar implementatie is groot.' Verlies het heden niet uit het oog, luidt zijn waarschuwing dan ook. 'Ga dingen oplossen, want als je wacht op de toekomst gebeurt er niets. Als iedereen alleen bezig blijft met de verre toekomst, zoals zelfrij-

dende auto's, worden files langer, gaan we de CO₂-doelen niet halen en blijft het aantal verkeersdoden oplopen.'

Bouwlogistiek

Als onderdeel van bouwbedrijf Dura Vermeer is een pragmatische benadering Advin niet vreemd. Bijvoorbeeld hoe het bedrijf omgaat met een thema als bouwlogistiek. In drukke binnensteden is het een uitdaging om bouwmaterialen op tijd en veilig op de bouwplaats te krijgen met zo min mogelijk verkeershin-

'Ga dingen oplossen, want als je wacht op de toekomst gebeurt er niets'

der. Hiervoor werkt Advin verschillende oplossingen en technieken uit. Aan de rand van de stad worden hubs ingericht, overslagplekken vanwaar de materialen in kleinere, milieuvriendelijkere voertuigen en meer gespreid over de dag naar de bouwplaats gaan. Om de kans op aanrijdingen met een persoon op het bouwterrein te verkleinen worden de bouwhelmen van werknemers en bezoekers voorzien van zendertjes. Busjes die het terrein bevoorraden krijgen een waarschuwingssignaal als ze een persoon te dicht naderen.