

Paul van Koningsbruggen: blij in gesprek over dataprivacy

De opmars van autonoom

De grote platforms zoals Google rukken op in het verkeersdomein. Zij richten zich op het individu. Ondertussen verliezen operators in de verkeerscentrales steeds meer werk aan autonome systemen en draagt de overheid steeds meer taken over aan de markt. Wie garandeert op termijn zorg voor het collectief en voor netwerkoptimalisatie? Die vragen verdienen discussie, zegt Paul van Koningsbruggen, director Mobility bij Technolution.

NETTIE BAKKER

Alle ontwikkelingen binnen verkeersmanagement, zijn volgens Paul van Koningsbruggen belangrijke trends. 'We gaan van verkeersmanagement op basis van anonieme stromen in het autoverkeer naar multimodaal verkeersmanagement. Daarbij volgen we niet alleen de afzonderlijke modaliteiten en waar ze elkaar kruisen, maar we bewegen mee van de snelweg, via de fietspaden diep de wijken in.'

Sensoren in kleding

'In Kopenhagen experimenteren we onder meer met DRIP's voor fietsers, maar het eindbeeld zit nog dicht bij de fietser. Dan gaat het niet alleen meer over mobiele data, maar zelfs over sensoren in kleding. Je gaat in de wijken op zoek naar andere waarden dan de doorstroming voor het auto-snelverkeer', legt Van Koningsbruggen uit. 'We kijken bijvoorbeeld ook naar de mogelijkheden van dynamisch ruimtegebruik van parkeerplaatsen. Is een auto overdag op pad, dan kan er een terras op die plek staan of ruimte worden vrijgemaakt voor kinderen om te spelen. Dit wisselende gebruik kun je digitaal weergeven, maar ook met traditionele houten hekjes. Het is even zoeken naar de vorm, maar met deze uitdagingen krijg je te maken als je dieper de buurt in trekt.

In Kopenhagen leveren we, heel plat gezegd, een serie diensten op basis van een tender. Maar tegelijkertijd valt het ons op dat de Denen voorop lopen in hun visie op verkeers-

Paul van Koningsbruggen, director Mobility, Technolution



management. Dit uit zich vooral in hele korte lijntjes met de burgers en de politiek. Zo hebben we een eerste opzet gemaakt van een design-fietsDRIP. Hier kwam veel reactie op. Een tweede ontwerp was meer in lijn met gebruikelijke DRIP's. Hiervan zijn nu vijf prototypes, vervaardigd van duurzame materialen, op straat gezet. Op basis van een evaluatie worden ze opnieuw aangepast, of verder uitgerold.

Ik zie in deze ontwikkelingen veel kansen, maar ook een serie uitdagingen. Hoe lang heeft het niet geduurd voordat we floating car data kregen. Naarmate je verder de wijken in trekt, wil je meer data hebben van individuele fietsers en voetgangers. En dan kom je toch al snel in spanningsvelden van

data en privacy. Wettelijk lijkt het allemaal niet eens een barrière. Het is meer de perceptie van burgers en politici die leidt tot openlijke zorg, ook al voer je de privacyprotocollen volledig uit.'

Oprekken dataprivacy

'Een voorbeeld: In Noord-Holland wilden we de verkeerscamerabeelden van Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam samenvoegen. Dat ging uiteindelijk niet door. De afzonderlijke

'Met multimodaal verkeersmanagement bewegen we mee van de snelweg, via de fietspaden diep de wijken in'

beelden waren ieder op zich gewettigd, maar het onderling uitwisselen stuitte op zorg en op verzet. De oplossing ligt in een goed gesprek over de letter en de geest van de wetgeving.

Als je spreekt over een smart city voor mensen, dan moet je dataprivacy tot het maximale oprekken. Misschien moet je ook sensoren weghalen, maar dan krijg je een minder breed beeld van de stad. De balans hierin

e, commerciële systemen

'Nu experimenteren we nog met DRIP's voor fietsers, straks met sensoren in kleding' Foto Shutterstock



vind je alleen in gesprekken. Praat je niet, dan krijg je zwart-witstellingen.

De ironie is overigens wel dat de grote, mondiale platforms als Google binnendringen in de verkeerswereld en deze verkeersdata combineren met rijke databronnen uit de commerciële wereld. Zo sprak Amsterdam eerst trots over Airbnb, maar worstelt er nu mee, omdat vooraf niet goed de impact van deze nieuwe dienst was in te schatten.'

Machine learning

'Een tweede belangrijke trend is verdere automatisering. Op het gebied van machine lea-

ring gaat wel het een en ander gebeuren. Ik las recent over een medewerker bij Amazon die ondergeschikt was aan de robots die er rondrijden. Het is aan ons om optimaal gebruik te maken van de diensten die automatische systemen leveren, maar de vraag is wel hoelang je ze kunt tegenhouden op het terrein van collectief verkeersmanagement en netwerkoptimalisatie. De gemeente Amsterdam geeft bijvoorbeeld geanonimiseerde data aan Google. De vraag is of deze data binnen de rijke Googledatabronnen niet alsnog gedeanonimiseerd kan worden. Het is belangrijk dat we deze discussie gaan voeren.

De trend van de steeds hogere mate van automatisering in de auto geldt ook voor de operator in de verkeerscentrale. Hij krijgt te maken met steeds meer autonome systemen waardoor hij een groter gebied kan 'managen'. Ondertussen bevorderen we zelf ook deze trend. We verkopen steeds minder producten aan de centrales en leveren steeds meer diensten door centrales in te laten loggen op ons verkeersmanagementplatform.'