



**Een keten van sterke schakels
in het streven naar doorstroming
op het Nederlands wegennet.**

”

De wet van de grote getallen en het fingerspitzengefühl

Het NCIS (NDW Centraal Informatiesysteem) is een door CGI ontwikkeld IT-systeem. Hiermee verzamelt NDW verkeersgegevens - aangevuld met onder andere wegwerkzaamheden, filemeldingen, statussen van bruggen - en speelt deze razendsnel door naar wegbeheerders en marktpartijen. Deze benutten de data voor verkeersmanagement en -informatie. “Een keten van sterke schakels in het streven naar doorstroming op het Nederlands wegennet,” erkent Laurens Lapré van CGI. “Maar daarvoor is méér nodig. Zoals de automobilist ertoe bewegen vaker de auto te laten staan.” Dat hier een grootschalige aanpak minder goed werkt dan het ‘spelen op de man/vrouw’ licht deze cognitief psycholoog graag nader toe.

Code rood

De officiële functietitel van Laurens Lapré luidt: Thought Leader voor Smart Mobility in de sector Transport, Post en Logistiek bij CGI Nederland. Na zijn studie cognitieve psychologie kwam hij begin jaren 90 terecht in de wereld van verkeer en vervoer. “Ik houd me hier bezig met het gedrag van mensen. In het verleden was dat bijvoorbeeld met de vraag hoe groot het contrast tussen rood en groen van een verkeerslicht moest zijn, zodat mensen duidelijk onderscheid konden zien, zelfs met enige mate van kleurenblindheid. Een latere focus was het bestuderen van de reactie van mensen op interfaces in voertuigen. In de loop der jaren is die informatievoorziening via mobiele devices ‘en route’ alleen maar gegroeid.”



Laurens Lapré
is Thought Leader
Smart Mobility
bij CGI

De huidige 'code rood' in de vervoersbranche wordt volgens Laurens Lapré vooral bepaald door de groeiende files op ons wegennet. "Wat in andere landen een luxe is - capaciteitsanalyses en het zoeken naar oplossingen voor betere doorstroming - is bij ons een noodzaak!"

Resultaten uit het verleden, garantie voor de toekomst

"We zijn in Nederland eigenlijk met veel meer dan 17 miljoen mensen. Een kwart miljard mensen woont op transportafstand van Rotterdam, en dat betekent een gigantische goederenstroom van en naar de omringende landen via ons toch al krappe wegennet. Ter vergelijking: een GPS-systeem heeft in Duitsland vaak keuze uit diverse alternatieve routes als één snelweg tijdelijk is geblokkeerd. In Nederland hebben wij veel minder uitwijkmogelijkheden," signaleert Laurens Lapré een lastige situatie. Toch ziet hij wel degelijk oplossingen, onder meer dankzij bemoeienis van NDW. "Deze organisatie beschikt over uitgebreide historische data over het Nederlands wegennet, op basis waarvan de lijn doorgetrokken kan worden naar heden en toekomst." Ter illustratie geeft hij het voorbeeld van een bepaald type incident in de ochtendspits. "Aan de hand van het gemiddelde afwikkelingspatroon (hoe en hoe snel de problemen zijn verholpen - red.) kan een inschatting gemaakt worden voor actuele vergelijkbare situaties."



In Nederland hebben wij veel minder uitwijkmogelijkheden.

Beginnen bij de bron

Bij de ontsluiting van die historische gegevens heeft CGI een rol gespeeld. Laurens Lapré kwam in contact met NDW via Connekt (onafhankelijk netwerk voor slimme, duurzame en sociale mobiliteit) voor het verrichten van onderzoek inzake informatie-uitwisseling en de succesfactoren voor het opstarten van informatieknooppunten. "Samen met NDW, dat toen nog in de projectfase verkeerde, heeft CGI meegedacht over toekomstperspectief en positionering. Door het formuleren van ge-

richte onderzoeksvragen naar verkeerspatronen is NDW zoveel meer geworden dan louter een bron van data. Mede door ervaringen uit het verleden is de actuele verkeersinformatie verrijkt met structureel verkeersinzicht voor heden en toekomst."

Het NCIS, ontwikkeld door CGI, ligt hieraan ten grondslag. "NDW kan hiermee gigantische hoeveelheden actuele verkeersgegevens verwerken - dubblures verwijderen en controleren op kwaliteit - en binnen 50 seconden als gecomprimeerde datapakketjes doorsturen naar afnemers. Dit past bij de dynamiek van de mobiliteitswereld. De partners van NDW komen ook met steeds specifiekere vragen. Onder andere omdat zij hun eigen informatiekanalen (zoals stadsbeheerproblematiek en verkeersdrukte bij evenementen) in elkaar willen schuiven tot één overzichtelijk systeem van mobiliteitsmanagement. NDW slaagt erin goed te blijven inspelen op die veranderende informatiebehoefte."

In beweging

Alle lof dus voor de steeds betere informatievoorziening langs de digitale snelweg. Maar er is ook nog het fysieke wegennet. Ondanks de vele projecten in Nederland om automobilisten uit de spits te krijgen, blijven de files nog steeds groeien.

Laurens Lapré: "Mensen zijn gewoontedieren. Stimuleren tot losbreken uit vaste patronen vergt veel overtuigingskracht. Automobilisten onderweg informeren over een handigere route in geval van een ongeval kan helpen, maar het is nóg beter het autogebruik te ontmoedigen. Zeker tijdens de spits. Er zijn zoveel alternatieven: thuiswerken, telewerkplekken, een werkafspraak maken in een cafeetje op de hoek." Het bewijs dat hij zijn eigen ideeën in praktijk brengt, is er: in plaats van het geplande interview vanuit de auto, zit Lapré rustig op de zolderkamer. "Vandaag is er een afspraak vervallen, dus dan werk ik thuis. Verder reis ik veel meer dan vroeger met het OV. Dat vraagt wat aanpassingen.

Niet meer standaard veel spullen in de auto, maar een kluisje op het werk. En in plaats van een koffertje een rugzak als standaarduitrusting. Van mijn huis is het een kwartiertje lopen naar het station, dat betekent dus dagelijks een half uur lichaamsbeweging. Veel bedrijven stimuleren dit gedrag van hun medewerkers door - naast een leaseauto - ook een NS-businesscard te verschaffen."





What's in it for me

De wenselijke verandering van mobiliteitsgedrag beziet Laurens Lapré graag in een wat breder kader. "De druk van duurzaamheid neemt toe. Denk aan het Parijsakkoord met het streven naar terugdringen van de CO₂-uitstoot. Ook om hiervoor aandacht te vragen, moet je goe kunnen verplaatsen in individuele mensenwensen. Intrinsieke motivatie stimuleren, noemen we dat."

CGI ontwikkelt spelvormen om mensen te motiveren tot meer verantwoord rijgedrag. Zoals de BestDriver-app voor vrachtwagenchauffeurs, waarin zuinig rijden wordt gepresenteerd als een uitdaging die alleen de beste chauffeurs kunnen waarmaken, en dit prikkelt het enthousiasme. "De werkgever bespaart brandstof en - nog belangrijker - het milieu wordt ook gespaard. Verder is er de app die particuliere frequente spitsrijders aanmoedigt voor kortere afstanden de fiets te kiezen. Door een puntenspaarsysteem, bijvoorbeeld voor een e-bike waarvan de werkgever ook nog een gedeelte vergoedt, zijn mensen geneigd vaste patronen te doorbreken."

Kikkerproef

AI die initiatieven zijn gebaseerd op data, benadrukt Lapré. "Het bijeenbrengen en koppelen van relevante gegevens is de kernkracht van NDW. De interpretatie van data kan verricht worden door andere partijen, maar die moeten er wel van verzekerd zijn dat die data kloppen. NDW maakt zich daarvoor sterk. Ik denk dat dit ook op langere termijn bestaansrecht garandeert. Zeker overheden blijven behoefte houden aan een overheidspartij die de gewenste basisinformatie biedt."

Dat de fileproblematiek binnen een paar jaar is opgelost verwacht Lapré zeker niet. "Net zoals bij bijna ieder probleem moet het eerst nog erger worden voordat eindelijk de kentering komt. Denk maar aan de spreekwoordelijke kikker in het pannetje die zich laat dood koken als het water langzaam warmer wordt. Wie iedere dag een minuutje langer in de file staat, is geneigd de lat steeds een stukje hoger te leggen. Totdat de tolerantiegrens is bereikt. Maar het is zeker nuttig in de tussentijd al te proberen mensen te overtuigen van nut (en noodzaak) van alternatieven. De toekomst van verkeersmanagement is afhankelijk van het snappen van die gedragsverandering." •



Inkoop en beheer

De dataketen is in feite één grote keten van ICT-systemen. De levering van systemen en bijbehorende diensten wordt verzorgd door verschillende marktpartijen. NDW verzorgt het contractmanagement voor de partners, inclusief het (Europees) aanbesteden van nieuwe contracten. Zo loopt er momenteel een traject om namens alle provinciale partners te komen tot een nieuw systeem voor het melden van wegwerkzaamheden en vergunningen voor gemeenten en provincies. Dit systeem heet Melvin: Meldsysteem Verstoringen Infrastructuur Nederland. •

Nog een toekomstperspectief...

Een andere hoofdlijn van het Ondernemingsplan 2018-2021 is een verbreding van NDW op de modaliteiten. Momenteel beperkt NDW zich tot doorstromingsgegevens van en voor autoverkeer. Het succes van NDW en de nieuwe inwinmethodes maken het mogelijk om ook voor bijvoorbeeld fietsverkeer en binnenvaart dezelfde publieke taak te verrichten als voor het autoverkeer. Dit past ook goed in het beeld dat in sommige grote steden het fietsprobleem groter is dan het autoprobleem. De mogelijkheden voor NDW-fietsdata worden momenteel via pilots al onderzocht. •

