



Foto: Bilal Kocabas

Slimme mobiliteit in Vlaanderen

Ook Vlaanderen zet de laatste jaren stevig in op smart mobility, of zoals ze toch liever zeggen: *slimme mobiliteit*. Wat zijn de plannen en ambities? Sven Maerivoet van Transport & Mobility Leuven schrijft over de verwachtingen én reserves van Vlaanderen.

Het belangrijkste en veruit grootste slimme-mobiliteitsproject van het moment is Mobilidata, dat in 2019 van start is gegaan. In dit programma werken publieke en private partijen samen aan datashystemen en apps die het verkeer veiliger, vlotter en duurzamer maken. Het belangrijkste doel van Mobilidata is, om in een technologisch (data)fundament te voorzien waarop dienstverleners en applicatiebouwers verder kunnen bouwen.

Een van de mogelijke diensten op dat fundament is het aanbieden van verkeersgerelateerde informatie in de wagen, zoals aankondigingen van filestaarten en wegenwerken. Die informatie kan het verkeer inderdaad flink veiliger maken, maar een kanttekening is wel dat voor zulke diensten een hoge accurateid cruciaal is – wil je tenminste dat mensen de dienst ook echt gaan gebruiken. Daar wringt nog te vaak het schoentje, want de exacte locatie van bijvoorbeeld die filestaart bepalen, is geen sinecure. Wegenwerken zijn wat dat betreft minder complex, maar dan nog is niet altijd perfect duidelijk waar ze beginnen of eindigen. Dat geldt al helemaal voor 'dynamische werken', zoals bosmaaiers langs de wegkant.

Binnen Mobilidata is er ook aandacht voor meer stedelijke diensten. Een belangrijke pijler op dit vlak zijn de intelligente verkeersregelininstallaties, iVRI's. Ook hier geldt dat de potentiële baten groot zijn – geweldig om een systeem te hebben dat je zegt hoe je je snelheid moet aanpassen om groen te krijgen – maar dat er veel bij komt kijken om zo'n dienst goed en betrouwbaar te implementeren. Diensten op een iVRI kunnen elkaar gemakkelijk in de wielen rijden, zoals ov-prioriteit en groene golf, dus het wordt nog afwachten welke winsten nu echt mogelijk zijn met communicerende iVRI's.

Rijtaakondersteuning

Dan de automatisering in en van de voertuigen zelf. Wat verwacht Vlaanderen daarvan? Wat op korte tijd interessant en realistisch is, is intelligente snelheidsaanpassing, ISA. Dit systeem geeft een waarschuwing óf het weigert het voertuig sneller te laten gaan. Die laatste optie is er dan in twee varianten, waarbij de weigering

wel of niet te omzeilen is. ISA werkt op zich goed op regionale wegen en autosnelwegen. In bepaalde 30 km/uur-zones is het minder effectief omdat er dan eerder andere maatregelen, zoals verkeersdrempels en asverschuivingen, spelen.

De verplichte invoering van ISA is reeds in voege dankzij een Europese Richtlijn, maar de gebruikersaanvaarding en effectiviteit ervan worden nog verder onderzocht. Veel autoconstructeurs kiezen er voorlopig voor om ISA louter adviserend (het systeem geeft alleen een waarschuwing) in te bouwen.

Multimodaliteit

Tot slot multimodaliteit. De weg hiernaar wordt idealiter niet bezaaid met allerlei (MaaS-) apps die je mobiliteitskeuzeleven gemakkelijker zouden maken, maar eerder met een goed uitgewerkt en efficiënt vervoersaanbod. Voor dit laatste kijken we natuurlijk naar het openbaar vervoer, maar nemen het gewest en met name de steden nadrukkelijk ook gedeelde mobiliteit en micromobiliteit als scooters, e-steps, en elektrische fietsen mee. Bij die deelmobiliteit worden trouwens ook diverse soorten wagens beschikbaar gesteld. Een cruciaal element hierin is de samenwerking tussen stakeholders, tussen de privésector die dergelijke apps uitrolt, en de (semi-) publieke sector van openbaarvervoeraanbieders. Vlaanderen test en ontwikkelt dit verder. Hierbij zien we pilootinitiatieven waarbij men de bereidwilligheid van mensen actueel test met bijvoorbeeld een mobiliteitsbudget. Op basis van de conclusies van dergelijk onderzoek kan de overheid eventueel bijsturen alvorens dit in aan te besteden en uit te rollen. ●

De auteur

Dr. Sven Maerivoet is senior onderzoeker bij het adviesbureau Transport & Mobility Leuven.