

De ontwikkeling van een toetsingskader voor wegbeheerders inzake het Menselijk Gedrag en Smart Mobility.

1. Het abstract

Smart Mobility evolueert snel. Wegbeheerders moeten nieuwe beleids- en uitvoeringsprogramma's maken, terwijl de ontwikkeling van de diverse use cases nog gaande is. Er is behoefte aan uniforme kennis om deze slimme transitie te laten werken. Het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) heeft een gezamenlijk werkprogramma Smart Mobility opgezet, onder meer in het kader van Menselijk Gedrag en verkeersveiligheid in Slimme Mobiliteitsdiensten.

De transitie naar slimme mobiliteit kenmerkt zich door de herhaaldelijke introductie van nieuwe diensten door private en publieke partijen. Wegbeheerders (en andere autoriteiten) zijn spelers, maar zeker niet altijd de spelbepalers. Een ander kenmerk dat wordt voorzien, is dat er gedurende enige tijd sprake zal zijn van "gemengd verkeer": een situatie waarin een deel van de infrastructuur, voertuigen en weggebruikers zal worden aangesloten op de nieuwe diensten, terwijl een ander (substantieel) deel daarvan hier nog niet over kan of zal beschikken.

Verkeersveiligheid is het resultaat van de interactie tussen mensen, voertuigen, incar- diensten en weginfrastructuur, en dat elk van hen een taak heeft om ervoor te zorgen dat de interactie zo soepel mogelijk verloopt door zo goed mogelijk aan te sluiten bij de mogelijkheden en competenties, maar ook bij de beperkingen van de mens, dat soms - ondanks alle goede bedoelingen - niet helemaal goed gaat, mede vanwege een kenniskloof omtrent het menselijk gedrag.

Wegbeheerders vertegenwoordigen publieke belangen. Om deze verantwoordelijkheid te vervullen is het wenselijk dat zij input leveren aan de frontend van Smart Mobility applicaties en waar nodig daar een oordeel over vormen. Bijvoorbeeld hoe de taakbelasting van de gebruikers wordt beïnvloed, welk gedrag de gebruikers zullen vertonen en of de betreffende ontwikkelingen daardoor tot een daadwerkelijke verbetering zal leiden, of at deze minder positief zullen zijn in relatie tot de doelstellingen van de wegbeheerders in het waarborgen van de verkeersveiligheid. Op basis van deze informatie kunnen wegbeheerders hun verantwoordelijkheid nemen door deze ontwikkelingen waar mogelijk en noodzakelijk te beïnvloeden (stimuleren of juist beperken). Dit kan door te assisteren bij een test, op te treden als opdrachtgever/ launching customer, te lobbyen en betrokkenheid bij standaardisatie en initiatie van regelgeving.

Wegbeheerders hebben de verantwoordelijkheid rekening te houden met de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid bij het vrijgeven van data aan dienstverleners, die er op hun beurt weer diensten voor de weggebruikers mee ontwikkelen. Hoe kunnen wegbeheerders in deze ontwikkeling meer van elkaar leren en of zij een bepaalde dienst op lokaal, regionaal niveau uitrollen of een dienst juist op nationale of internationale schaal beschikbaar moet komen om de eindgebruiker het beste te bedienen en eveneens te streven naar een interoperabele systeem?

Om enkele antwoorden op deze en andere vragen te vinden, heeft het project een Smart Mobility Board over Menselijk Gedrag opgericht. Organisaties die deelnemen aan deze board zijn: Rijksuniversiteit Groningen, Technische Universiteit Eindhoven, TU Delft, Saxion Hogeschool Academie Mens en Arbeid, Nederlands Instituut voor Verkeersveiligheid Onderzoek (SWOV), Vias Instituut, Brussel, TNO, Keypoint Consultancy, XTNT en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Organisaties die deelmaken van het projectteam zijn de provincies Utrecht en Noord-Holland, CROW, XTNT, Rijkswaterstaat (RWS) en de gemeente Altena.

Als voorzitter van deze Smart Mobility Board wil ik u graag een aantal resultaten van dit unieke project laten zien.

2. De innovatieve aspecten

Wegbeheerders vertegenwoordigen (publieke) belangen op het gebied van Smart Mobility, maar zijn zeker niet altijd de belangrijkste spelers. Het past daarom a priori niet om de ontwikkelingen (door private partijen) te willen beperken door regels op te leggen op basis van de redenering van de wegbeheerders. Wat wel passend is, is deelname aan de ontwikkeling van solide kennis voor wegbeheerders, zodat zij kunnen overwegen nieuwe tests en proefprojecten uit te voeren op basis van de modernste kennis over menselijk gedrag met betrekking tot slimme mobiliteitsdiensten. Het project zal daarom een toetsingskader opleveren voor Menselijk Gedrag in Smart Mobility zodat wegbeheerders een betere rol kunnen bekleden in de ontwikkeling en brede uitrol van slimme diensten. Het gebruik van dit toetsingskader zal vanaf de start van beleidsvorming geïntegreerde aanpak stimuleren, om ervoor te zorgen dat het gericht is op de effectieve meerwaarde van een dienst.

De werkwijze die we hebben gehanteerd is dat eerst elk boardlid geval gedefinieerde casus een individuele paper moet schrijven. Vervolgens worden de essentiële zaken uit deze papers gehaald en besproken in boardvergaderingen. Zo zijn er bijvoorbeeld al 6 verschillende use cases bekeken en werken we nu aan de meer generieke tool, als toetsingskader voor Menselijk Gedrag in Slimme Mobiliteit voor wegbeheerders en beleidsmakers.