



PARTIJEN WERKEN SAMEN IN SMART MOBILITY

DIRECT DATA

DIGITAAL DELEN

Een van de pijlers van smart mobility en talking logistics is data. Verkeersmanagementdata moeten in de nabije toekomst digitaal beschikbaar komen en realtime worden gedeeld met logistieke dienstverleners en ICT-leveranciers actief in transport en logistiek. **Liever vandaag dan morgen.**

Samen met verschillende partijen is TLN hard bezig om data die de logistieke sector nodig heeft om zijn werk goed te kunnen doen, digitaal beschikbaar te maken. Het gaat hierbij in eerste instantie om verkeersmanagementdata: data over venstertijden, milieuzones en gewichts, hoogte, breedte en lengtebeperkingen voor voertuigen. Die data hebben tal van voordelen, ook voor logistieke bedrijven. Het gaat hierbij om publieke data die afkomstig

zijn van provinciale en stedelijke overheden. Immers, zij bepalen waar en wanneer er gereden mag worden, welke stoffen vervoerd mogen worden, met welke venstertijden en milieuzones rekening gehouden worden en wat de beperkingen zijn ten aanzien van gewicht, lengte, breedte en hoogte. De regels verschillen echter per regio en gemeente, met onnodige wachttijden, omrijverkeer en nadelen voor het milieu en de infrastructuur tot gevolg. Door een continu en beter inzicht

in logistiek relevante data kunnen vervoerders hun transportplanning optimaliseren en ritten beter uitvoeren. De chauffeur hoeft minder onnodig om te rijden of te zoeken. In voorkomende gevallen kan vrachtverkeer prioriteit krijgen bij intelligente verkeerslichten, zogeheten iVRI's.

DATA OPHALEN

De bedoeling is volgens Wout van den Heuvel, beleidsadviseur digitalisering en innovatie bij TLN, dat ICT-systemen en dan met name transport- en fleetmanagementsystemen rekening houden met bijvoorbeeld voertuigbeperkingen en venstertijden. De planning zorgt vooraf dat de chauffeur beter voorbereid op weg gaat met de juiste voertuigconfiguratie en dat de chauffeur onderweg beter geïnformeerd gaat worden. "Dit gebeurt al, maar is nog niet optimaal, omdat niet alle data beschikbaar zijn en deze data via verschillende kanalen opgehaald en verwerkt moeten worden. De ambitie is dat de gemeenten en wegbeheerders alle data realtime en digitaal beschikbaar stellen – bij voorkeur bij de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, de NDW-databank. De sector, met name ICT-leveranciers, kan deze data ophalen – bij voorkeur via het Open Trip Model – en verwerken in de systemen. De eindgebruiker, ofwel de vervoerder, krijgt ICT-systemen die automatisch rekening houden met deze data."

BETERE ONTSLUITING DATA

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de opdracht voor optimalisatie van de ontsluiting van publieke data voor de logistiek neergelegd bij datasciencebedrijf Matrixian Group. Dit bedrijf gaat data van provinciale en stedelijke overheden verzamelen, verrijken en digitaal



‘STRAKS KAN HET ICT-SYSTEEM REKENING HOUDEN MET REALTIME EN PROGNOTISERENDE DATA’

Om welke data gaat het?

De doelstelling is dat gemeenten beginnen met het beschikbaar stellen van deze data voor de logistiek:

- Beperkingen van gewicht/lengte/breedte/hoogte/voertuigtype
 - Voorkeursroutes stadsverkeer
 - Venstertijden
 - Milieuzones
 - Gevaarlijke stoffen beperkingen en routes
- Laad- en losplekken (locatie, aantal plekken beschikbaar en restricties)
 - Parkeerplaatsen voor trucks
 - Parkeerverboden voor trucks

ontsluiten voor logistieke dienstverleners en serviceproviders, om zo integratie met verschillende transportplanningssystemen mogelijk te maken. Het ontsluiten van data moet logistieke dienstverleners in staat stellen om hun transporten beter en efficiënter te plannen en wegbeheerders inzicht geven in toekomstige logistieke verkeersstromen. Op termijn kan dit landelijk tot een besparing leiden van 20 miljoen voertuigkilometers en zo’n 120 ton CO₂ per jaar. Van den Heuvel: “Dit is een prima ontwikkeling, maar laten we hier snel mee beginnen. En ik zie graag dat de overheid zichzelf een doel stelt. Bijvoorbeeld om in 2020 alle data voor de sector digitaal beschikbaar te hebben. Als sector staan we in de startblokken om hiermee aan de slag te gaan. Als communicatiemiddel zien alle partijen het Open Trip Model als bruikbaar instrument en samen met de vereniging van ICT-leveranciers Dalti kunnen we snel afspraken maken over het gebruik en de toepassing van de data.”

GEMEENTE TILBURG

De Matrixian Group heeft enkele gemeenten waaronder Tilburg gevraagd om gemeentelijke logistieke data digitaal

inzichtelijk te maken. Marcel Smeulders, adviseur verkeersstromen bij de gemeente Tilburg, voert de gemeentelijke wegwerkzaamheden en omleidingsroutes al tien jaar in in een plannings- en afstemmingssysteem. “Deze data worden al openbaar gemaakt. Wij zijn voornemens om binnen een halfjaar ook logistieke data als venstertijden en gevaarlijke stoffen routes in een gemeentelijk informatiesysteem te verzamelen en digitaal beschikbaar stellen. Die data is straks beter toegankelijk. De bedoeling is dat dit halverwege 2019 klaar is. De gebruiker kan hierdoor sneller bij relevante data.”

BETERE TRANSPORTPLANNING

Ook Roderick Verhoef, businessmanager transport bij TMS-leverancier Rainbow Logistics IT en bestuurslid van Dalti, ziet voordelen in het delen van data voor de vervoerders. “Dit zorgt uiteindelijk voor een betere transportplanning van onze klanten. Het biedt ons de mogelijkheid de beschikbaar gestelde data te koppelen aan onze software. Nu kan ons planningsstelsel al de meest optimale rit uitrekenen op basis van de gegevens die bekend zijn, op de traditionele manier. Straks kan het

ICT-systeem ook rekening houden met realtime en prognotiserende data als wegbrekingen en venstertijden, als die data beschikbaar zijn. Je voorkomt hiermee onnodige kilometers. De data zorgen dus voor betere ritten en minder verrassingen. Het doel is foutreductie. Maar het is wel een voorwaarde dat de regio’s op een uniforme manier de data delen, bijvoorbeeld via het Open Trip Model. Hierdoor kunnen de data makkelijk in het TMS-systeem worden opgenomen.”

GOED VOORBEREID

Dat de transportplanning beter wordt als data vroegtijdig worden gedeeld, wordt bevestigd door Eric van den Beld, logistiek engineer bij Tielbeke Logistiek. Hij kijkt ernaar uit als logistieke data kunnen worden gedeeld. “Dan kunnen wij onze planning optimaliseren. Chauffeurs hoeven hierdoor minder om te rijden en minder te zoeken naar alternatieve wegen bij bijvoorbeeld afsluitingen. Dit bespaart CO₂-uitstoot, brandstof en tijd en het geeft rust. Ook komt dit de verkeersveiligheid ten goede. Als routes onderweg worden gewijzigd, is de kans op fouten en ongelukken groter. Data delen is de toekomst, waardoor chauffeurs goed voorbereid op weg gaan.” De optimalisatie van de ontsluiting van logistieke data past bij de doelstelling om de kansen die data en connectiviteit bieden optimaal te benutten. Zo draagt het delen van data bij aan maatschappelijke doelen op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid.

1. Met data die realtime beschikbaar zijn, gaat de chauffeur beter voorbereid en geïnformeerd op weg.