

VOOR PROACTIEF BELEID IS INZICHT IN MOTIEVEN EN ALTERNATIEVEN VAN BEWONERS EN BEZOEKERS NODIG

Slim mobiliteitsbeleid houdt overvolle stad leefbaar

Slim **MOBILITEITSBELEID** moet overvolle steden leefbaar houden. Dat beleid richt vooralsnog op het reguleren en meer of minder **FACILITEREN** van verschillende **VERVOERSMODALITEITEN**. Om proactief te kunnen sturen op de keuze van die vervoersmiddelen, heeft de gemeente **INZICHT** nodig in de motieven en alternatieven van haar bewoners en bezoekers.

Succesvolle city marketing heeft zijn prijs. Hoe aantrekkelijker de stad, hoe meer mensen erop af komen en hoe drukker het wordt. Zakenmensen, toeristen, congresbezoekers, uitgaanspubliek én bewoners hebben steeds meer moeite om in die drukke stad ruimte te vinden. Zie bijvoorbeeld hoe de Amsterdamse grachtengordel uit zijn voegen barst en hoe de bevolking van Barcelona in opstand komt tegen de overlast van overdadig toerisme. Een bruisende stad trekt aan totdat de drukte verstikkend gaat werken: het is een delicate balans.

De locatie van de toeristische attracties en de zaken-, winkel- of uitgaanscentra is min of meer gegeven. Een gemeente kan daar slechts ten dele en dan nog alleen op de lange termijn verandering in aanbrengen. Het handhaven en vergroten van de leefbaarheid is vooral een kwestie van slimme organisatie van de mobiliteit, waardoor mensen zich sneller en met minder wrijving binnen diezelfde krappe stedelijke omgeving kunnen bewegen.

PASSENDE VERVOERMIX

Gemeenten sturen op een passende mix van

De werkelijke
prijs heeft amper
invloed op de
perceptie





De grote slag naar regulering van fietsmobiliteit moet nog plaatsvinden

vervoersmodaliteiten. In hun mobiliteitsvisies maken de grote steden meer ruimte voor voetgangers en merken zij de fiets aan als 'primaire vervoermiddel' in de (binnen)stad. De fiets neemt veel minder ruimte in dan de auto, maar massaal gebruik en bezit kent zijn eigen problemen. Zo meldt Utrecht al fietsfiles en alle grote steden worstelen met een gebrek aan fietsparkeerruimte en met asociaal en verkeersgevaarlijk parkeergedrag.

De grote slag naar regulering van fietsmobiliteit moet nog plaatsvinden, in combinatie met een snelle en grootschalige uitbreiding van fietsvoorzieningen. Dit doet denken aan de situatie van het autoverkeer in de jaren '80, waar in dichtslibbende binnensteden paal en perk is gesteld aan asociaal rijgedrag, parkeeroverlast en verlaten autowrakken.

Ruimte voor voetgangers en fietsers en goed openbaar vervoer vereist vooral scherpe keuzes ten aanzien van het autoverkeer dat veruit de grootste ruimte opeist, zowel om vlot te kunnen bewegen als om te parkeren. Alle vier de grote steden leggen automobiliteit aan banden, maar proberen dat op zo'n slimme manier te doen dat de stad wel goed bereikbaar blijft voor bewoners en bezoekers.

Die aanpak is in essentie reactief. De gemeente reageert op het mobiliteitsgedrag en beïnvloedt dat door nieuwe fietsverbindingen of voetgangersgebieden te scheppen, of door automobilisten parkeerruimte te bieden aan de rand van drukke gebieden. Passen de verkeersdeelnemers zich niet aan in de gewenste richting, dan zijn aanvullende maatregelen nodig. Om proactief beleid te kunnen voeren, is meer inzicht nodig in de motieven achter het gedrag en over de gedragsalternatieven die de verschillende verkeersdeelnemers hebben. Als je een goed idee hebt waarom mensen zich verplaatsen, weet van hun bestemming is en wat hun belang is bij die reis, dan kun je hun gedrag gericht beïnvloeden.

STUREN OP GEDRAG

Juist van auto's, die de zwaarste claim op de stedelijke ruimte leggen, is dat soort informatie te achterhalen. Auto's dragen een uniek kenmerk, het kenteken, dat met elektronische middelen gescand kan worden en onder meer

vertelt wie de eigenaar is, waar die vandaan komt, of het een zakelijke rijder of particulier is en hoe zwaar en hoe vervuילend de auto is. Frequent of permanent scannen brengt aan het licht hoe vaak deze auto hier rijdt en welke patronen er in zijn parkeergedrag terugkomen. Auto's gaan binnenkort ook zelf melden waar zij zich bevinden, waarmee de informatiestroom verder groeit.

Voor een analyse van verkeersbewegingen zijn gemeentelijke beleidsmakers vooral op zoek naar informatie over het gedrag van categorieën automobilisten. Hoeveel zakelijke rijders passeren deze wijk en hoeveel particulieren? Hoeveel vergunninghouders en vaak-parkeerders zijn er en hoeveel incidentele bezoekers? Welk deel van het verkeer door deze buurt is bestemmingsverkeer? En op welke afstand van zijn bestemming parkeert de bezoeker? Op grond van die informatie kunnen beleidsmakers prioriteit toekennen aan de verschillende verkeersstromen en kunnen zij alternatieven als fiets, OV of multimodale combinaties beter op maat maken.

De mogelijkheden die deze schat aan informatie biedt vormen een lonkend perspectief, maar de analyse staat in de kinderschoenen. De data worden nog maar in beperkte mate vertaald in een antwoord op de vragen die de gemeente heeft. En er wordt nauwelijks gebruik gemaakt van data discovery, dat inzicht geeft in onvermoede verbanden tussen kenmerken en gedrag en daarmee een antwoord op vragen die niet gesteld zijn.

In afwachting van de ontwikkeling van analysetechnieken zijn gemeenten geneigd om veel kenteken-gebonden waarnemingen te verzamelen en te bewaren. Daarbij past wel de kanttekening dat bezit en gebruik van de auto door de opkomst van de deeleconomie geen synoniemen zijn. De analyse van de voertuigbeweging is dan ook belangrijker voor de analyse dan de eigendom van de auto.

PRIVACY VOOROP

Terecht stelt privacy beperkingen aan dit onderzoek. Je kunt niet zomaar in de identiteit en gedragskenmerken van individuele burgers

gaan vroeten. Maar je kunt wel de individuele gegevens anonimiseren en daarmee inzicht krijgen in de verschillende types van kenmerken en gedrag.

De overheid heeft hier een bijzondere verantwoordelijkheid. Ze beschikt over en heeft toegang tot veel bronnen. De overheid en haar zbo's worden daarom maatschappelijk gewantrouwd, terwijl ze juist bescherming moet bieden. Voor het ene doel mag de overheid verder gaan in het binnendringen in de persoonlijke levenssfeer dan voor het andere doel: veiligheid is een zwaarder motief dan de zorg voor een mooie stad. Voor mobiliteitsbeleid en verkeers- en parkeermanagement past terughoudendheid.

Toch kan er heel veel kennis worden vergaard, als de anonimiteit wordt gewaarborgd. Door dat anonimiseren te garanderen en maatschappelijk controleerbaar te maken wordt het acceptabel om bewegingen van individuele voertuigen en zelfs personen in kaart te brengen en bronnen te combineren.

De oplossing is de bronnen van data gescheiden te houden die in combinatie de privacy aan kunnen tasten. Dit kan tussen twee houders van bronnen die hun bronnen niet willen of mogen vrijgeven, in casu bijvoorbeeld de gemeente met zijn scangegevens en de RDW met de kentekeninformatie. Het combineren en anonimiseren van de data wordt overgelaten aan een 'trusted third party', die privacy-ongevoelige data terug levert voor analyse.

De gemeente Amsterdam beproeft deze techniek al op kleine schaal, in onderzoek naar de parkeer- en verkeersbewegingen in een specifiek gebied. Daarbij wordt kentekenherkenning toegepast. Hoewel de gemeente daar toegang heeft tot alle gegevens, is de uitvoering belegd bij meerdere partijen met een strikte scheiding in rollen en wordt specifieke anonimiseersoftware toegepast om te borgen dat de gemeente geen inzicht kan krijgen over wie de eigenaar of gebruiker van een geanalyseerd voertuig is.

OEFENING PRIVACY-PROOF ONDERZOEK

Wie komen in aanmerking als 'vertrouwde derde'? Niet de overheid of haar zbo's zelf, want die worden volop gewantrouwd na onthullingen in binnen- en buitenland over het heime-

lijk aftappen van gegevensstromen. Instelling van raden van toezicht zal nauwelijks gerust stellen, omdat die zich tot heden niet bepaald kritisch zijn gebleken. En toezicht op het toezicht perfectioneert de bureaucratie. Blijven over gespecialiseerde commerciële bedrijven en maatschappelijke organisaties. Als die hun bestaansrecht ontlenen aan de rol van onafhankelijke vertrouwde derde bij het borgen van de anonimiteit, zijn ze in staat hun onafhankelijkheid en belangeloosheid te bewijzen. De rol van de 'vertrouwde derde' is belangrijk en beperkt: het anonimiseren van de gegevens bij het combineren van bronnen. Het onderzoek kan daarna door de onderzoekers van de overheid worden uitgevoerd.

Door te oefenen in het netjes onderzoeken van het autoverkeer en het bewaken van de privacy daarbij, zijn we maatschappelijk voorbereid op het analyseren van al onze mobiliteitsstromen. Zo is het denkbaar dat fietsen door middel van een chip een kenteken krijgen. En door cameraherkenning zijn binnenkort ook kenmerken als leeftijd, geslacht, oud zakelijk/vrije tijd herkennen onder voetgangers, fietsen en OV-gebruikers, en daarmee doelgroepen te identificeren. Dan voelt het wel zo veilig als een beproefde maatschappelijk vertrouwde onderzoeksmethode beschikbaar is.



Regelmatig
scannen toont
patronen in
parkeergedrag



Dit artikel kwam tot stand in samenwerking met de gemeente Den Haag.