

Amsterdam onderweg: lessen uit in-carproef PPA

In fase 1 van de grootschalige PraktijkProef Amsterdam, PPA, zijn zowel wegwagent- als in-car systemen getest. Dit artikel geeft de belangrijkste lessen van de in-car proef in fase 1, uitgevoerd door het Amsterdam onderweg Consortium (TNO en ARS T&TT). Het tweede Consortium dat in deze fase in-car systemen testte is Amsterdam Mobiel (ARCADIS en VID).

ELINE JONKERS, ISABEL WILMINK, MARCO DUIJNISVELD, TNO

Voor deze Amsterdam onderweg-proef zijn twee apps ontwikkeld die reis- en routeadvies bieden in het voertuig: Super-route voor regulier verkeer en Super P-route voor evenementenverkeer. De proef liep gedurende heel 2015. De evaluatie van de dienst voor regulier verkeer is uitgevoerd over de periode 15 januari – 15 oktober 2015 (*). De evaluatie van de dienst voor evenementenverkeer is uitgevoerd voor een aantal specifieke evenementen, waaronder SAIL 2015 (*). De evaluatie besloeg verschillende aspecten, van gebruik en opvolging tot opschaling en kosten-batenanalyse. Ook is een technische evaluatie uitgevoerd, enerzijds met betrekking tot het functioneren van de app, en anderzijds met betrekking tot hoe de medewerkers in de verkeerscentrale de inzet van de app ervoeren. Zowel objectieve data (zoals NDW-data en app-data) als subjectieve data (enquêtes, interviews) zijn verzameld voor de evaluatie. Het proefgebied besloeg de regio Amsterdam (inclusief enkele randgemeenten van Amsterdam en Schiphol).

Deelnemers

Deelnemers aan de proef met regulier verkeer zijn geworven uit weggebruikers die regelmatig gebruik maken van de wegen in het proefgebied. Uiteindelijk hebben ruim 28.000 mensen zich via de website aangemeld voor de proef met de Superroute-app. Deelnemers aan de evenementenproef zijn geworven via de evenementen.

Bevindingen

Er was veel belangstelling voor de dienst die is aangeboden door het Amsterdam onder-

weg Consortium en een groot deel van de deelnemers bleef tot het einde van de proef betrokken. Veel deelnemers gebruikten de apps regelmatig om ritten te plannen (pre-trip advies), maar bij slechts een klein deel van de ritten werd de app ook on-trip gebruikt om te navigeren en routeadvies te krijgen. Hierdoor, en doordat het effect van autonome ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling substantieel was, kon geen effect gemeten worden op het aantal voertuigverliesuren. Het gebruik van de on-trip functie van de app was te versnipperd in ruimte en tijd om op een specifiek wegvak veel invloed op de intensiteit en daarmee op de reistijden/vertragingen te kunnen hebben. Alle bevindingen van de proeven staan in de evaluatierapporten (*).

Er was veel belangstelling voor de dienst en een groot deel van de deelnemers bleef tot het einde van de proef betrokken

Geleerde lessen en aanbevelingen

Bij veel van de ritten die de deelnemers maakten werd de navigatiefunctie niet gebruikt, terwijl reizigers daar wel voordeel van hadden kunnen hebben. Het verdient aanbeveling reizigers te prikkelen om meer gebruik te maken van diensten met on-trip advies. Dit kan worden bewerkstelligd door een hoog gebruikersgemak, stimuleren van gebruik door bijvoorbeeld loyaliteitsprogramma's en het invullen van de wens naar

integrale mobiliteitsapps die meerdere functies combineren. De uitbreiding van de Superroute-app met P+R- en openbaarvervoeradviesfuncties voor SAIL Amsterdam sloot hier al op aan.

Dataverzameling

Bij de ontwikkeling van de dienst is uitgebreid nagedacht over de dataverzameling die specifiek voor de evaluatie nodig was. Bij de verwerking van de verzamelde data bleek dat onverwachte manieren van gebruik van de app resulteerden in onvolledige en/of moeilijk te interpreteren data. Het is aan te bevelen bij toekomstige proeven bij de ontwikkeling van de dienst nog beter te door te denken hoe deelnemers deze dienst zouden kunnen gebruiken, en of zij aangemoedigd kunnen worden de dienst op een manier te gebruiken die data van hogere kwaliteit oplevert. Het is ook aan te bevelen om de data snel te verwerken, zodat kort na aanvang van de proefperiode duidelijk wordt of de dataverzameling goed verloopt en er geen onverwachte problemen optreden.

Impact op het verkeer

Om de impact op de verkeersafwikkeling te vergroten moet een kritische massa bereikt worden van weggebruikers die gevraagd kan worden een alternatieve route te nemen. Een hogere penetratiegraad van diensten zoals in deze proef ingezet is nodig, maar om specifieke routes te ontlasten hoeft uiteindelijk vaak maar een relatief klein deel van het verkeer van route of reistijdstip te veranderen.

Vervolg

In fase 2 van de PPA wordt de samenwerking tussen publieke en private partijen op het gebied van operationeel verkeersmanagement verder beproefd.

i Op www.verkeerskunde.nl/ppa-incar leest u het integrale artikel met links (*) en grafieken