

Geleerde lessen voor het opstarten van een pilot rondom intelligente toegang

Meer inzicht in de logistieke stromen en intelligente toegang biedt gemeenten de mogelijkheid om de bevoorrading van de binnenstad op een slimmere, duurzamere en efficiëntere manier te regelen. Met de informatie uit de boordcomputers van logistiek verkeer kan de toegang tot een specifiek gebied, zoals een zero emissiezone, milieuzone of venstertijdengebied worden geregeld. Maar hoe regel je dit praktisch? Welke partijen moeten samenwerken en welke data gedeeld. Met deze vragen is onderzocht of een pilot rondom intelligente toegang opgestart kon worden.

Pilots met vervoerders kunnen ervoor zorgen dat de techniek voor intelligente toegang getest kan worden. Bovendien geeft een pilot inzicht in de acceptatie en het gedrag van vervoerders bij implementatie van intelligente toegang. Deze inzichten kunnen vervolgens gebruikt worden om de techniek en de beleidsmatige inrichting van de intelligente toegang te verbeteren en mogelijk op te schalen.

Bij een verkenning naar een pilot voor intelligente toegang in de gemeente Leeuwarden zijn verschillende partijen, zowel publiek als privaats uitgevraagd en betrokken. Gedurende de verkenning is gebleken dat het uitrollen van de pilot in Leeuwarden op dit moment onvoldoende draagvlak kent. Ook in andere steden blijkt het vaak lastig om pilots in samenwerking met vervoerders van de grond te krijgen.



Om in de toekomst sneller te identificeren wat succesfactoren zijn bij het opzetten van een pilot, hebben wij de factoren voor een geslaagde pilot opgesteld.

Geleerde lessen

Op basis van de ervaring in Leeuwarden kunnen de volgende lessen worden geleerd. Deze worden verderop in dit document toegelicht.

- 1 Er moeten onmisbare én directe voordelen zijn voor vervoerders: Ruimere toegang tot gebied.
- 2 Er moeten directe voordelen zijn voor gemeenten. De pilot moet:
 - aansluiten bij een opgave die er toch al ligt;
 - een gemeente weinig tijd en geld kosten.
- 3 Randvoorwaarden moeten op orde zijn. Beleid, uitvoering en handhaving van het toegangs- en ontheffingenbeleid moet voldoende strikt zijn.

Waar liggen kansen?

De nadruk bij het opzetten van een pilot rondom slimme toegang tot steden ligt hoofdzakelijk op twee partijen: vervoerders en gemeenten.

Wat zijn bezwaren?

Er zijn verschillende bezwaren om mee te doen aan een pilot. Dit zijn zowel gedeelde bezwaren als bezwaren specifiek voor vervoerders en gemeenten.

Voor zowel gemeenten als vervoerders leeft het sentiment dat data delen 'gedoe' geeft. Beide partijen moeten allerlei privacyzaken regelen om de data op een veilige en verantwoorde manier te delen.

“ Data delen geeft gedoe

Het idee van 'gedoe' komt voornamelijk voort uit onduidelijkheid over wat er komt kijken bij data delen en angst voor privacy schending. Wat er precies geregeld moet worden, wat wel en wat niet mag en wie er betrokken moeten worden, is voor veel partijen nog een black box. Bij zowel gemeenten als vervoerders bestaat - mede als gevolg van strenge privacyrichtlijnen - terughoudendheid om data te delen. Juist voor de primaire gesprekspartners (beleidsmedewerkers bij gemeenten, logistieke planners bij vervoerders) is privacy vaak een onderwerp waar men niet goed in thuis is. Deze onzekerheid kost tijd en energie voor gemeenten en vervoerders. Wat helpt is kijken naar en leren van andere projecten en pilots van overheidsinstanties waarin data delen een rol speelt.

Vervoerders

Voordelen

Het participeren in een pilot kost tijd en energie voor een vervoerder; er moet daarom iets tegenover staan. Als er geen duidelijk en bevredigend antwoord is op de vraag "what's in it for me?", is het lastig vervoerders mee te krijgen in het delen van hun data voor een pilot rondom intelligente toegang. Belangrijk is dat vervoerders direct voordeel hebben bij het meedoen met de pilot en niet pas enkele jaren later. Heel concreet is er één voordeel dat voor vervoerders direct van belang is: ruimere toegang tot gebied.

Voor vervoerders betekent het krijgen van ruimere toegang dat ze efficiënter kunnen plannen, hun resources beter kunnen inzetten, minder kilometers maken. In sommige gevallen krijgen ze (gedurende de pilotperiode) een unieke propositie (concurrentievoordeel) door bijvoorbeeld levering in een venstertijdgebied op elk gewenst moment te kunnen faciliteren.

Om als vervoerder voldoende baat te hebben bij de ruimere toegang, moet er aan drie voorwaarden worden voldaan:

- strikt ontheffingenbeleid,
- strikte ontheffingsverlening en
- strikte handhaving.

Oftewel: alleen met privilege is het gebied (makkelijk toegankelijk). Het voordeel ruimere toegang is zeker in pilotvorm relatief makkelijk te organiseren binnen het ontheffingenbeleid van een gemeente.

Bezwaren

Naast het, door gemeenten en vervoerders, gedeelde sentiment rondom data delen is het specifiek voor de vervoerders van belang om te beseffen dat zij veel door verschillende partijen worden benaderd om met allerlei projecten mee te doen. Al dan niet vanuit het (semi)publieke domein, consultants of logistiek makelaars. Er lijkt een soort 'pilot'-moeheid te ontstaan. In deze context is het extra belangrijk dat voordelen voor de vervoerder direct herkenbaar zijn.

Wat hierbij dus niet werkt:

• Softe voordelen voor vervoerders

Voordelen zoals het goed voorgesorteerd zijn op toekomstige ontwikkelingen, profilering als frontrunner digitalisering, een kosteloos adviesgesprek o.b.v. data-analyse zijn weinig waard als er veel inspanning tegenover staat. Deze softere voordelen kunnen de vervoerders amper overtuigen. Het voordeel dat te behalen is met deze middelen speelt niet direct voor de vervoerders en zijn daarom minder aantrekkelijk.



• Minimale voordelen zoals betere verkeersinformatie en (toekomstige) voordelen bij VRI's

Voordelen die zijn geïdentificeerd voorafgaand aan het project, worden op dit moment door vervoerders nog niet als voordeel beschouwd. Denk aan: minder fout rijden, verkeersinformatie op maat en in-truck, en voordelen bij verkeerslichten (iVRI's). De kans op fout rijden in kleinere (en ook middelgrote) gemeenten is zeer klein, vervoerders kennen de gemeenten op hun duim. Ook valt de kleine reistijdwinst door verkeersinformatie en voordeel bij iVRI's in het niet bij ruimere toegang tot een gebied.

Deze voordelen zijn misschien in de toekomst relevant maar spelen nu amper en zijn onvoldoende zichtbaar. Dit in tegenstelling tot het bieden van ruimere toegang tot een gebied. Hierdoor kunnen vervoerders meer buiten de spitsen rijden en, naast een besparing van reistijd, ook een hogere betrouwbaarheid van levering en service realiseren.

Gemeenten



Voordelen

De voordelen voor een gemeente moeten opwegen tegen de tijd en energie die een gemeente steekt in het opzetten van een pilot. Als er voor een gemeente geen evidente voordelen zijn bij het opzetten van een pilot of directe aansluiting is bij een opgave die er toch al ligt, zijn ze lastig te bewegen om aan te haken. Het is van belang dat een pilot aansluit bij een opgave die er toch al ligt. In het kader van de pilot intelligente toegang is dat bijvoorbeeld een evaluatie van toegangs- en ontheffingenbeleid in een gemeente. Daarnaast speelt enthousiasme van bestuurders en de gemeenteambtenaren een belangrijke rol bij uitrollen van een pilot slimme toegang en het verkrijgen van inzicht in logistieke stromen. Als er bij de gemeente een wethouder zit die het vraagstuk en de uitdaging begrijpt, en de urgentie voelt, is het makkelijker een dergelijke pilot van de grond te krijgen.

“ Laat de pilot aansluiten bij een opgave die er toch al ligt



Bezwaren

Specifiek voor gemeenten geldt dat deze, mede als gevolg van decentralisering en een krappe arbeidsmarkt, doorgaans een hoge werkdruk en krappe budgetten kent. Meedoen met een pilot moet voor een gemeente daarom weinig tijd en geld kosten. Bovendien valt het opzetten van een pilot meestal tussen gemeentelijke afdelingen in. De kosten en baten zijn daardoor ook niet voelbaar. Zodoende is het voor gemeenten van belang dat er aan de voorkant duidelijkheid is bij welke opgave de pilot aansluit en wat de voordelen zijn. Dit maakt dat de kaders van de pilot duidelijk en behapbaar zijn voor een gemeente.



Wat belemmerend werkt:

- **Gecommuniceerde voordelen zijn vaak niet concreet genoeg uitgelegd**
Denk aan vaak gecommuniceerde voordelen als een betere verkeersveiligheid, minder onnodige opstoppingen, inzicht in logistieke stromen om beleid aan te scherpen, middel om logistieke stromen te sturen, en besparing van stads-km's/CO₂-uitstoot. Deze veronderstelde voordelen zijn moeilijk meetbaar en het is moeilijk vast te stellen of de pilot daadwerkelijk dit resultaat oplevert.
- **Voordelen zijn voor gemeente moeilijk te kwantificeren**
De effecten van een pilot slimme toegang in de stad zijn niet direct op straat zichtbaar. Andere variabelen spelen een grotere rol.

Pilots waarbij een gemeente voordeel biedt in de vorm van ruimere toegang kunnen goed werken. Randvoorwaarde hiervoor is echter wel dat er een strikt ontheffingenbeleid en -verlening geldt en strikte handhaving van beleid. Oftewel: zonder privilege is ruimere toegang (bijna) niet mogelijk.

Situaties om te voorkomen:

- **Ruim toegangsbeleid voor iedere vervoerder**
Ruimere toegang moet ook daadwerkelijk ruimere toegangen opzichte van andere vervoerders betekenen. Strikt beleid is nodig: zonder deelname aan de pilot kun je niet een ruime ontheffing ontvangen. Het ontheffing- en toegangsbeleid moet duidelijke kaders hebben, waarbij vervoerders die meedoen met de pilot voordeel kunnen behalen.
- **Coulance in de uitvoering van het beleid**
In sommige steden is het beleid wel strikt, maar de uitvoering niet. Ontheffingen worden vrij makkelijk verleend. Om baat te hebben bij ruimere toegang, moet de *overall* ontheffings-verlening in een gemeente strikt zijn. Alleen dan heeft een vervoerder echt voordeel.
- **Gebrek aan handhaving: het ontheffingen- en toegangsbeleid moet strikt gehandhaafd worden**
Camerahandhaving lijkt daarbij een must. Ook is bekendheid en draagvlak voor intelligente toegang vaak groter in steden met camerahandhaving.

Aanbevelingen voor een geslaagde pilot

Aanbeveling 1

- Aan de voorkant het doel en de meerwaarde van de pilot formuleren voor:
 - a) vervoerder en
 - b) gemeente.Als deze kaders helder zijn, is het mogelijk in kaart te brengen welke pilotvorm aansluit bij deze doelen.

Aanbeveling 2

- Voor vervoerders moet er direct en duidelijk voordeel zijn in de vorm van ruimere toegang tot ontheffingsgebied t.o.v. andere vervoerders.
- Dit moet ook mogelijk gemaakt worden door inrichting van beleid, uitvoering en handhaving.
- De focus voor een pilot moet daarom ook zijn op steden waar beleid, uitvoering en handhaving zo ingericht zijn dat er voordeel te halen is voor een vervoerder.

Aanbeveling 3

- De pilot moet duidelijk en behapbaar zijn om te kunnen uitrollen.
- De middelen en energie zijn zowel bij gemeenten als vervoerders beperkt.
- Groot beginnen is niet nodig en bemoeilijkt het uitrollen alleen maar.
- Het afstemmen tussen publieke en private partijen is al complex genoeg.
- Start met partijen die enthousiast zijn en mee willen doen:
 - minimaal 3 vervoerders,
 - 1 type ontheffing,
 - in 1 stad,
 - met 1 onderzoeksvraag.
- De enthousiaste vervoerders kunnen bij succesvolle pilot als ambassadeur optreden om de pilot op te schalen of uit te rollen in een andere stad.

