



Chauffeur Henk van Steijn in een vrachtwagen met navigatiesysteem waarop de groene golf te zien is. © Thierry Schut

Lekker doorrijden! Met dit apparaatje kunnen vrachtwagenbestuurders rood in groen veranderen

Het is de droom van iedere bestuurder: een apparaatje waarmee je een rood verkeerslicht op groen kan zetten. Nou, die apparaatjes bestaan en vrachtwagens van Dobbe Transport in Roelofarendsveen en Brouwer Transport in Mijdrecht rijden er al mee. Legaal. „Het maakt rijden voor chauffeurs nog leuker.”

Bert van den Hoogen 27-07-20, 12:20

Het werkt echt. Als chauffeur Henk van Steijn van Dobbe Transport bij de veiling in Noordwijk het kruispunt nadert, springt het verkeerslicht ver van tevoren voor hem op groen. Ook op andere verkeerspleinen in de omgeving ziet Van Steijn al honderden meters van tevoren op zijn navigatie hoe de lichten er voor hem bij staan.

„Ik zie dat het licht nog op rood staat. Een zandloper geeft aan hoe lang dat nog is. Kijk, nu gaat hij naar groen. Soms komt er ook bij te staan welke snelheid ik aan moet houden om precies bij het stoplicht aan te komen als het groen is.” ‘Connected rijden’ heet dat officieel.

Rustiger

Van Steijn heeft er lol in. „Het rijdt veel rustiger. Als ik een kruising nader, hoef ik niet meer in te schatten of ik nog net het groene licht haal, of dat het op het laatste moment rood wordt. Ik kan de wagen op de aangegeven snelheid laten rollen. Ik rijd echt op de informatie van de app.”

Greenflow heet de app die is geïntegreerd in zijn navigatiesysteem met een internetverbinding. De nieuwste verkeerslichten hebben ook een internetverbinding. Ze worden intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI) genoemd. Zodra Van Steijn zo'n iVRI nadert, vraagt zijn app prioriteit aan.

De iVRI verzamelt binnen een seconde informatie over het voertuig en de verkeerssituatie op het verkeersplein. Op basis daarvan bepaalt de iVRI of prioriteit gegeven kan worden. Hulpdiensten die al langer over de app beschikken, krijgen 'prio 1', meer vrachtwagens achter elkaar gaan voor een enkele vrachtwagen.

Tijdwinst

Toen Kees Dobbe door de provincie werd benaderd om het systeem als een van de eerste transporteurs te gebruiken, was hij meteen enthousiast. „Het maakt het rijden voor de chauffeur nog leuker. Het scheelt ook tijd en brandstof.”

Verkeersdeskundigen hebben berekend dat het niet hoeven stoppen en optrekken drie tot vier minuten tijdwinst oplevert en een liter brandstof bespaart.

Dobbe denkt op termijn wel 6 procent aan kosten te kunnen besparen. Brouwer Transport in Mijdrecht, die vijf vrachtwagens met een app voor connected rijden heeft, heeft de reistijd op de N201 bijgehouden. Projectmanager Nick Fortuin: „Het is maar een korte rit waar we normaal 7,5 minuten over doen. Met connected rijden winnen we daar al 1 minuut. Het is ook voornamelijk geschikt voor de kortere afstanden.”

Dobbe ziet ook de winst bij het distributietransport, zoals hij dat noemt. „We rijden heel vaak van de tuinders naar de veiling en van de veiling naar distributiecentra of tuincentra. Dat is in gebieden met druk verkeer en veel verkeerslichten.”

Platoon

Dobbe en Brouwer behoren tot een groep van 24 bedrijven die zijn geselecteerd om het systeem als eerste te mogen gebruiken. Dobbe ziet meer mogelijkheden als er meer transporteurs met het systeem gaan werken. „Er zijn voordelen als je met meer vrachtwagens achter elkaar door kunt rijden. Je kunt met elkaar op punten afspreken en 'in platoon' rijden. Als je dat combineert met cruise control, rijden de chauffeurs nog meer ontspannen. Inhalen heeft dan ook geen zin meer.”

Fortuin: „Het mooiste zou zijn als alle weggebruikers erover beschikken, zodat het ook eerlijker wordt.”

'Iedereen heeft hier voordeel van'



Logistiek makelaar Michel Oldenburg © Leo van der Velde

Als vrachtwagens groen licht krijgen, dan lijkt het logisch dat het overige verkeer daar last van heeft. Volgens logistiek makelaar Michel Oldenburg, die voor de provincie Zuid-Holland het connected rijden uitrolt, valt dat mee.

„Uit onderzoek blijkt dat het vrachtverkeer er 8 tot 15 procent voordeel aan kan hebben en het overige verkeer 1 tot 2 procent meer vertraging heeft. Maar eigenlijk heeft iedereen er voordeel van. Een vrachtwagen die moet stoppen en langzaam optrekt houdt de verkeersstroom tegen. Bovendien draagt het bij aan slimmere en schonere logistiek.”

De bedoeling is op korte termijn meer vrachtwagens van connected rijden gebruik te laten maken. „De eerste 24 bedrijven in Zuid-Holland zijn door de provincie benaderd vanwege hun investeringen in verbeteringen in logistiek. Met deze bedrijven zijn we begonnen om gedurende het proces te leren. We zijn nu zover dat we het kunnen openstellen voor meer transportbedrijven.”

Uiteindelijk zouden bedrijven ritten op elkaar kunnen afstemmen. „Dat kan ook gevolgen hebben voor de planning van logistieke bedrijven en bevoorrading. Eigenlijk voor de hele logistiek en mobiliteit in Nederland. Als we eerst zorgen voor slimme logistiek dan kan het ook zo schoon mogelijk.”

Alle 5500 verkeerslichten worden slim



Alle verkeerslichten worden omgebouwd. © ANP

Een verkeerslicht is allang niet meer alleen een middel om verkeer veilig over een kruising te leiden. Met lussen in de weg worden verkeersstromen gemeten, waardoor ze kunnen worden gereguleerd. Zo kan vastlopend verkeer in de stad worden voorkomen door inkomend verkeer meer rood licht te geven. De iVRI's brengen dit naar een hoger niveau.

In Zuid-Holland hebben in het Westland zeventien kruisingen iVRI's. In het najaar komen er daar veertien langs de N470 bij. In de provincie Utrecht zijn er iVRI's rondom Soest en de N201 bij De Ronde Venen. Dit jaar worden landelijk zo'n 1200 verkeerslichten aangepast. Binnen enkele jaren moeten alle 5500 verkeerslichten in Nederland zijn omgebouwd tot slim verkeerslicht. Nederland loopt daarmee voorop.

Tegelijkertijd wordt de app zelf verder ontwikkeld. Nu moet de iVRI het doen met de informatie van de vorige rit van de vrachtwagen. Als die vorige keer linksaf ging, geeft alleen dat verkeerslicht prioriteit. Daar heeft de chauffeur niets aan als hij deze keer rechtsaf moet. Het is de bedoeling dat de iVRI's informatie krijgen over de route die in de navigatie is ingevoerd.

Bovendien kunnen op termijn ook personenauto's, e-bikes, mobiele telefoons van voetgangers en de scheepvaart met iVRI's communiceren. Uiteindelijk kunnen zo verkeersstromen worden gereguleerd. In Boskoop zou dat betekenen dat containerschepen op de Gouwe en het wegverkeer beter op elkaar kunnen worden afgestemd en de doorstroming bij de hefbrug verbetert.