

HOE EEN OPEN SOURCE COMMUNITY CREËREN VOOR FIETSRROUTEPLANNERS?

Datum: 24 juni 2022

1 AANLEIDING

Hoe kunnen we ervoor zorgen dat iedereen dezelfde kwalitatieve informatie heeft, zowel voor de back-end als voor de gebruikers? Dat is de kernvraag die gesteld werd op het inspiratiecafé "Fietsrouteplanners voor dummies" op 29 maart 2022, georganiseerd vanuit de Grote Versnelling. Tijdens dit inspiratiecafé werd al veel informatie opgehaald omtrent fietsrouteplanners en welke data hier allemaal bij komt kijken. Vanuit dit inspiratiecafé bleek ook dat er nog veel kansen en mogelijkheden zijn om binnen het ecosysteem van fietsrouteplanners meer (onderling) data te delen en op die manier fietsrouteplanners kwalitatiever te verbeteren.

Vanuit deze optiek werd een workshop georganiseerd op 24 mei 2022 waarbij Provincie Antwerpen, Provincie Vlaams-Brabant, Slim naar Antwerpen en Anyways aansloten om te kijken wat eventuele volgende stappen zijn in het algemeen verbeteren van fietsrouteplanners. Het resultaat van deze workshop is samengevat in deze fiche.

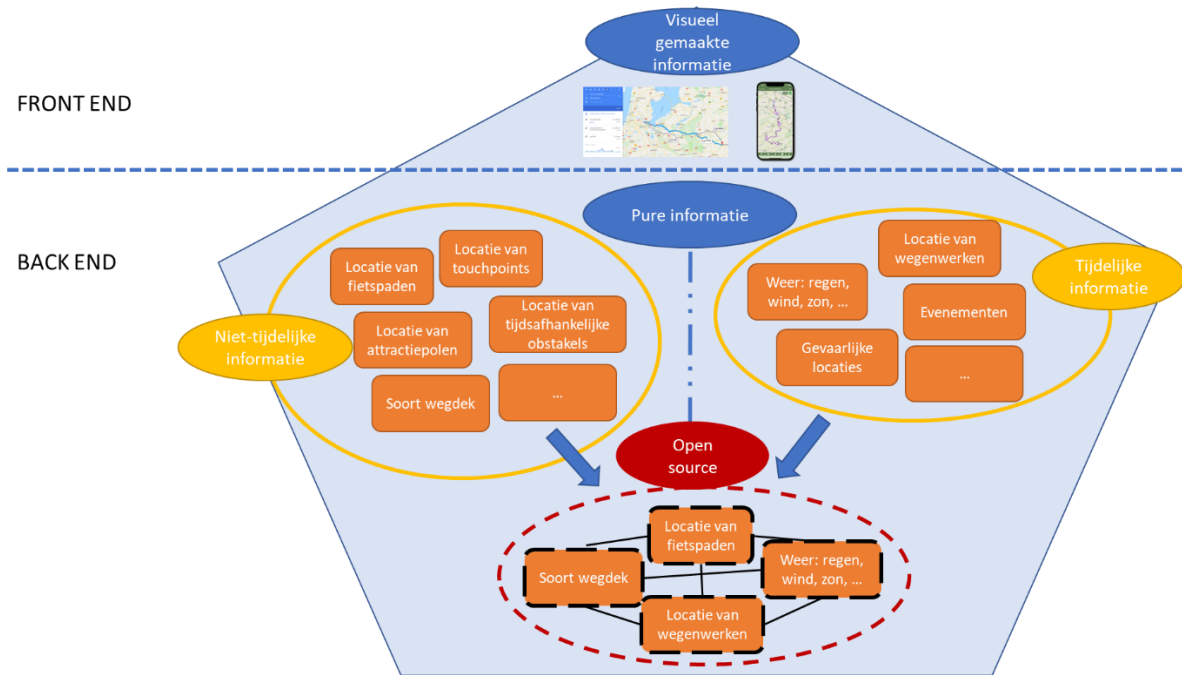
2 HET ECOSYSTEEM VAN FIETSRROUTEPLANNERS

Het ecosysteem van fietsrouteplanners is het best te omschrijven als een ijsberg die ligt te drijven in het water.

Wat je met het oog ziet op het oppervlak, namelijk de top van de ijsberg, kan je vergelijken met wat je als gebruiker ziet als je een fietsrouteplanner gebruikt. In een app, op een website, ... zie je kaarten met legenda, de trajecten die je wil fietsen, mogelijkheden om je route aan te passen, ... Dit noemen we in dit document *de front-end* van de fietsrouteplanner.

Alles wat je niet ziet van de ijsberg, wat dus onder water ligt, kan je vergelijken met de software en datakoppelingen die achter de fietsrouteplanner liggen. Hier sta je als gebruiker niet bij stil, maar die verschillende datakoppelingen zorgen ervoor dat de fietsrouteplanner de voor jou meest ideale route bepaalt. Dit noemen we verder in dit document *de back-end* van de fietsrouteplanner.

Onderstaand schema geeft visueel weer hoe het ecosysteem rond een fietsrouteplanner eruit ziet.



Figuur 1 Ecosysteem fietsrouteplanner

3 PROBLEEMSTELLING EN AANBEVELINGEN

Vanuit het inspiratiecafé en de workshop zijn verschillende uitdagingen, obstakels, ... naar boven gekomen omtrent fietsrouteplanners in het algemeen. Vanuit die verzameling van problemen worden hieronder enkele aanbevelingen gedaan om de kwaliteit van fietsrouteplanners te verbeteren.

3.1 TIJDELIJKE ROUTE-INFORMATIE OPEN SOURCE EN UP-TO-DATE HOUDEN

Niets zo lastig dan tijdens je fietstocht stuiten op een onvoorziene wegenwerf, een rommelmarkt, een evenement,... waardoor je een andere route moet nemen of een dinsdagmarkt die ervoor zorgt dat je op dinsdag niet vlot kan doorfietsen richting je bestemming.

Deze tijdelijke informatie is zelden zichtbaar in fietsrouteplanners, daar waar dit bij autorouteplanners de standaard is. Om deze informatie in een fietsrouteplanner te krijgen, heb je informatie nodig van de aannemer van de werf (op of langs het traject) of organisator van het evenement, ... dus bij elke hinderlijke inname van openbaar domein (tijdelijke en/of wederkerende mobiliteitshinder). Op dit moment heeft de overheid hier geen directe grip op en is ze afhankelijk van de goodwill van deze partijen om informatie door te geven. Vaak is deze data ook niet opengesteld zodat anderen hiermee aan de slag kunnen. Voor wegenwerken of evenementen wordt nu al meestal informatie doorgegeven via GIPOD (Generiek Informatieplatform Openbaar Domein) door de aannemer, maar deze informatie wordt bijna niet of weinig geüpdatet. Één van de valkuilen van GIPOD is dat de impact van de inname op verschillende modaliteiten niet duidelijk is. Hier is dus ook een rol weggelegd voor de overheid. Vaak is men bij de gemeente/stad wel op de hoogte van wegenwerken of geplande evenementen. Ook zij kunnen informatie doorspelen naar de

juiste partijen zodat de belangrijke informatie doorvloeit naar de juiste instanties voor routeplanners.

1. Een concrete aanbeveling is om overheden bij het gunnen van werven, aanstellen van aannemer voor eigen werken en/of het organiseren van evenementen de aannemer/organisator zijn informatie omtrent het openbaar domein verplicht door te laten geven aan de bevoegde instanties en hier op te handhaven. Deze informatie dient als open data beschikbaar te zijn. Daarnaast is het ook belangrijk dat deze data voldoende gedetailleerd is en ook de impact van een inname openbaar domein voor verschillende modi apart weergegeven wordt, mocht deze van elkaar verschillen.

In de ideale situatie gebeurt dit voor heel Vlaanderen op éénzelfde manier.

2. Een concrete aanbeveling is om een standaard formulering te voorzien die Vlaanderenbreed bij alle bestuurslagen in bestekken en vergunningen kan opgenomen worden.

In de ideale situatie gebeurt dit rechtstreeks via GIPOD, dit is op dit moment echter onvoldoende gebruiksvriendelijk én niet voorzien op de tijdelijkheid en snelle evolutie van deze informatie. Er bestaan tools die gebruikt kunnen worden om deze info wél eenvoudig, specifiek voor fiets, flexibel en voor korte periode in te geven. Een voorbeeld van zo een tool is bijvoorbeeld Shortcut van Anyways.

3. Een concrete aanbeveling is om aan te dringen op een gebruiksvriendelijke interface voor Gipod en indien deze niet snel ter beschikking komt een raamcontract op te maken waar overheden rechtstreeks of via aannemers/organisatoren de mogelijkheid hebben om deze data snel, eenvoudig, op maat van de fiets en gedetailleerd via een tool in te geven zodat de info open source beschikbaar komt voor routeplanners.

3.2 ROUTEPLANNERS EN BELEID

Uit de workshop bleek ook dat in het aanbieden van routeplanners an sich geen verdienmodel zit. Vaak zit het verdienmodel van een routeplanner er echter in om interessante touchpoints, routes of aanbieders meer te pushen naar de gebruiker. Een voorbeeld hiervan is een route eerder langs verschillende restaurants te sturen, dan langs een alternatieve route met minder interessante touchpoints. Dit kan door de gebruiker als positief ervaren worden, maar kan er ook voor zorgen dat gebruikers niet langs de gewenste (vanuit mobiliteitsoogpunt) route gestuurd worden.

4. Het doel van een routeplanner moet zijn om duurzaam route advies te voorzien. De gebruiker van de routeplanner zou objectieve opties voorgeschoteld moeten krijgen. Zo kan hij zelf beslissen welke route hij wil nemen, gebaseerd op objectieve parameters zoals hoogtemeters, afstand, eventuele wachttijden, impact op milieu, ...
5. Samenwerking tussen verschillende overheden leidt automatisch tot verbeterde kwaliteit van routeplanners. Er bestaan vandaag de dag veel verschillende routeplanners, zowel vanuit de markt als vanuit de overheid, met elk andere USP's (Unique Selling Points). Mochten deze overheden hun krachten bundelen en ervaringen rond back end informatie met elkaar delen is een wildgroei aan routeplanners misschien niet meer nodig. Focussen op 1 gezamenlijk doel is altijd

beter dan gokken op verschillende paarden. Routeplanners kunnen zich nog wel steeds onderscheiden door hun front end toepassingen.

6. Als je als overheid de markt opgaat met een routeplanner, moet dit zijn met als doel de lat qua route advies hoger te leggen dan andere partijen. Zo daag je andere (markt)partijen uit om hun eigen service te verbeteren. Zo creëer je een ecosysteem waar constante verbetering centraal staat.

3.3 DATA OPEN SOURCE MAKEN EN BESCHIKBAAR STELLEN

Zoals afgebeeld in figuur 1 zit veel informatie nog vaak in een gesloten bubbel waardoor routeplanners enkel route advies kunnen voorzien binnen de scope en budget van hun werking. Net zoals kippen op hun eieren zitten lijkt dit ook zo te zijn met routeplanners en andere partijen die data verzamelen. Maar om een lekkere taart te maken heb je niet genoeg aan de eieren van 1 kip. Het open source beschikbaar stellen van data zorgt ervoor dat de markt rond routeplanners kan blijven evolueren en nieuwe functies en mogelijkheden bij alle mogelijke routeplanners geïmplementeerd wordt. Dit zal er automatisch voor zorgen dat meer en meer mensen tot het gebruik van zo'n routeplanner getrokken worden.

7. Daarom is het noodzakelijk dat eender welke data die verzameld wordt in een standaard gegoten wordt die gebruikt kan worden door andere partijen. Initiatieven zoals Informatie Vlaanderen, Digitaal Vlaanderen of Open Knowledge zouden dit kunnen faciliteren.
8. Data die verzameld wordt vanuit de overheid, of data die met medewerking van de overheid verzameld is, zou automatisch openbaar gemaakt moeten worden. Dit hangt samen met het doel om als overheid de markt op te gaan om de kwaliteit te verbeteren (aanbeveling 6).

3.4 GENOEG BRUIKBARE DATA VERZAMELEN

Hoe meer data beschikbaar is, hoe beter routeplanners routes optimaal kunnen bepalen. Waar zitten vertragingen, waar is het comfort beperkt, ... Data is nodig om eerlijke vergelijkingen te maken tussen routes. GDPR gewijs is het niet altijd even makkelijk om informatie van gebruikers te tracken. Tracking standaard toepassen als een gebruiker een routeplanner gebruikt zou handig zijn. Een aanbeveling op dit vlak zou zijn om de regelgeving rond het tracken van data van gebruikers te versoepelen. Daarnaast zijn er ook al initiatieven vanuit de community zelf zoals Bike Data Project waar gebruikers zelf beslissen of ze hun eigen data van o.a. Strava e.a. open stellen voor de community. Ook is informatie rond infrastructuur noodzakelijk om in kaart te brengen. Mooie voorbeelden hiervan zijn de Meetfietsen vanuit de Fietsersbond.

9. Een concrete aanbeveling is om als overheid ondersteuning te bieden aan open community's zoals Bike data project zodat de beschikbare data sterk vergroot. Het Brussels gewest heeft dit met een campagne gestimuleerd waardoor meer routeinfo beschikbaar wordt.

3.5 GEBRUIK DE COMMUNITY WAAR HET KAN

Vanuit de community zelf zijn er al veel initiatieven om routeplanners te optimaliseren. Zo gebruiken veel routeplanners Open Street Map als kaartonderlegger. Op deze kaart worden door vrijwilligers aanpassingen gedaan die door gebruikers voorgesteld worden. Vaak worden aanpassingen aan de weginfrastructuur sneller aangepast in Open Street Map dan dat deze door de officiële instanties doorgegeven worden als aanpassing.

10. Een aanbeveling is dan ook om deze kaartonderlegger als standaard te gebruiken en de community achter Open Street Map actief te betrekken bij het opzetten van een routeplanner.

3.6 OVERZICHT AANBEVELINGEN

Hieronder lijsten we nog even kort alle aanbevelingen thematisch op.

DATA VERZAMELEN	
1	Bij gunnen van werven of bij het organiseren van evenementen de aannemer/organisator zijn informatie omtrent het openbaar domein verplicht door te laten geven aan de bevoegde instanties en hier op te handhaven.
2	Standaardformulering rond het aanleveren van data rond inname openbaar domein voorzien die Vlaanderenbreed bij alle bestuurslagen in bestekken en vergunningen kan opgenomen worden.
3	Aandringen op een gebruiksvriendelijke interface voor Gipod en indien deze niet snel ter beschikking komt een raamcontract op te maken waar overheden rechtstreeks of via aannemers/organisatoren de mogelijkheid hebben om deze data snel, eenvoudig, op maat van de fiets en gedetailleerd via een tool in te geven zodat de info open source beschikbaar komt voor routeplanners.
9	Als overheid ondersteuning bieden aan open community's zodat de beschikbare data sterk vergroot.
DATA DELEN	
7	Noodzakelijk dat eender welke data die verzameld wordt in een standaard gegoten wordt die gebruikt kan worden door andere partijen én dat deze op een locatie staat die toegankelijk is voor iedereen.
8	Data die verzameld wordt vanuit de overheid, of data die met medewerking van de overheid verzameld is, zou automatisch openbaar gemaakt moeten worden.

ROUTEPLANNERS EN (MOBILITEITS)BELEID	
4	Het doel van een routeplanner moet zijn om neutraal, duurzaam route advies te voorzien.
6	Als je als overheid de markt opgaat met een routeplanner, moet dit zijn met als doel de lat qua route advies hoger te leggen dan andere partijen.
SAMENWERKEN	
5	Samenwerking tussen verschillende overheden leidt automatisch tot verbeterde kwaliteit van routeplanners.
10	Een aanbeveling is om Open Street Map als standaard te gebruiken en de community achter Open Street Map actief te betrekken bij het opzetten van een routeplanner.