

Aan: Deelnemers discussiesessie ITS
Van: Expertisecentrum Verkeersmanagement

Expertisecentrum
Verkeersmanagement
Kluyverweg 4
2629 HT Delft
Postbus 5044
2600 GA Delft
T (088) 798 2 330
F (088) 798 2 998
<http://www.rijkswaterstaat.nl/dvs>

Contactpersoon
Isabel Wilmink

T 06 10 65 65 21
isabel.wilmink@tno.nl

memo

Ontwikkelingen in ITS en verkeersmanagement

Aanleiding en deelnemers

Datum
15 december 2009
Bijlage(n)
-

Het Expertisecentrum Verkeersmanagement (ECVM) heeft een aantal specialisten op het gebied van ITS en verkeersmanagement uitgenodigd om te reflecteren op de ontwikkelingen die er in dit werkgebied plaatsvinden. Aanleiding hiervoor waren de ervaringen opgedaan op het ITS World Congress in Stockholm in september 2009 door ECVM-lid Isabel Wilmink en andere deelnemers aan de sessie vandaag.

Het doel van de sessie was een discussie te voeren over de ontwikkelingen in ITS en verkeersmanagement, te identificeren wat momenteel leidende thema's zijn en na te gaan of de programma's bij RWS en TNO deze thema's voldoende afdekken.

Deelnemers aan de sessie:

- de leden van het ECVM: Ben Immers, Mattieu Nuijten (gespreksleiding), Michaela Mihaylova, Henk Schuurman en Isabel Wilmink
- Paul Potters (Connekt)
- Bart van Arem (TU Delft)
- Paul van Koningsbruggen (Technolution)
- Job Kleinhout (zelfstandig adviseur)
- Ronald Adams (DVS)
- Jan Burgmeijer (TNO)
- Arie Bleijenberg (TNO)

Aad Wilmink (DVS) en Han Zwijnenberg (TNO) waren verhinderd.

1 Leidende thema's in ITS & verkeersmanagement

Na input van alle deelnemers over ontwikkelingen in ITS en verkeersmanagement (zie verderop) volgde een discussie over welke leidende thema's onderscheiden kunnen worden. De volgende lijst werd opgesteld:

1. Organisatie
2. Marketing richting bestuurders en maatschappij
3. Follow-up: hoe te komen van proef tot brede implementatie
4. Wenkend perspectief voor ITS en verkeersmanagement
5. (Evaluaties van) effecten ITS / verkeersmanagement

6. Opleiding
7. Balanceren meerdere beleidsdoelstellingen (doorstroming, veiligheid, milieu)
8. Netwerkmanagement
9. Architecturen en ontwikkelen standaarden

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
15 december 2009

(Punt 7, 8 en 9 werden niet unaniem benoemd.)

Ad 1) Hieronder valt ook samenwerking bevorderen, standaardisatie, business modellering, meerjarige en consistente programmering. We kunnen inspiratie opdoen bij de organisatievormen rondom Elektrische Voertuigen (EV's) en Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM). Vraag is: hoe zorgen wij dat de politiek ITS/verkeersmanagement net zo boeiend vindt als EV's en ABvM? Een ander punt is dat de rol van de verkeerskundige niet is uitgespeeld als de schop de grond in gaat (vergelijk met de rol van een architect van gebouwen: een verkeerskundige zou ook tijdens de aanleg meer betrokken moeten blijven).

Ad 2) ITS moet onderdeel van het dagelijks leven worden, dit is mede een kwestie van goede marketing.

Ad 3) Zweden kan een voorbeeld zijn voor hoe we door kunnen pakken, bijvoorbeeld hoe ze daar ISA ingevoerd hebben – door als overheid ervoor te zorgen dat bepaalde wagenparken ermee uitgerust worden en door verantwoordelijkheid te nemen voor de ontwikkeling en het onderhoud van de digitale kaart met snelheidslimieten.

Ad 4) Dit wenkend perspectief moet vanuit meerdere partijen geformuleerd worden, dus ook vanuit het gebruikersperspectief.

Ad 5) Voor het wenkend perspectief moeten we weten wat willen bereiken, en moeten we een verkeerskundig concept op kunnen stellen. Dit dienen we te koppelen aan wat de gebruikers (en de politiek?) willen.

Verder werd opgemerkt:

- We moeten effecten van ITS weten, maar hoeven niet per se een KBA uit te voeren; de effecten bepalen is al moeilijk genoeg.
- Er is een Nederlands ITS plan nodig.
- We hebben “piketpaaltjes” nodig: een beeld van ITS/verkeersmanagement waar we naar toe kunnen werken. In Nederland zijn we bang om dingen duidelijk op te schrijven.
- Zelfs als er een gedeelde visie is, is het nog een hele toer om het geïmplementeerd te krijgen. ITS is nog een jonge tak van sport, is nog niet goed georganiseerd. Zo zijn er op belangrijke onderwerpen (bijv. standaardisatie) niet altijd genoeg mensen werkzaam. Kennis en opleiding zijn onmisbaar om de jonge tak van sport tot wasdom te brengen. Standaardisatie werkt alleen als mensen er mee kunnen werken: documentatie, disseminatie (loket) en beheer zijn essentiële voorwaarden!

2 RoI ECVM

 Expertisecentrum
 Verkeersmanagement

Datum
 15 december 2009

In het algemeen bundelt en borgt het ECVM kennis op het gebied van verkeersmanagement. We willen ontwikkelde kennis toegankelijk maken, met door het ECVM toegevoegde waarde, en kennishiaten signaleren.

Per leidend thema ziet het ECVM haar rol als volgt:

Thema	RoI ECVM
1. organisatie	Op strategisch niveau is er het Strategisch Beraad. Daaraan kan het ECVM bijdragen (geen leidende rol). Op taktisch/operationeel niveau speelt het ECVM een rol door in (complexe) projecten advies te geven.
2. marketing	Hieraan draagt het ECVM bij door middel van kennisdisseminatie (geen leidende rol).
3. follow-up	Het ECVM wil hieraan bijdragen, maar moet haar rol nog bepalen. Een concrete vraag hierbij is: waarom is er geen follow-up van maatregelen die men als goed beoordeelt (bijv. ISA)?
4. wenkend perspectief	Dit is een belangrijk thema voor het ECVM. Het ECVM draagt hieraan ook bij door middel van State-of-the-Art overzichten.
5. evaluatie effecten	Dit is ook een belangrijk thema voor het ECVM. Het ECVM werkt nog uit wat precies de ambities zijn op dit gebied.
6. opleiding	Aan opleiding draagt het ECVM bij (geen leidende rol)
7. afwegen doelstellingen	Het ECVM neemt dit in haar adviezen al mee, maar in 2010 wordt dit thema nog niet actief opgepakt.
8. netwerkmanagement	Dit is een belangrijk thema voor het ECVM. Inmiddels Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV) genoemd. Het ECVM wil hierin het voortouw nemen en een discussie opzetten over netwerkbreed regelen, in eerste instantie dus een conceptuele aanpak. Later komen daar uitvoeringsaspecten bij.
9. architecturen, standaards	Het ECVM dekt hierbij de functionele kant (en niet de technische kant). Het ECVM wil het gedachtegoed omtrent architecturen en standaards verder brengen en agenderen.

Het ECVM kan verder in de gaten houden of iemand de leidende thema's aan de orde stelt en zo ja, wie. En het ECVM kan proberen als smeerolie te fungeren in processen die geen voortgang boeken.

De aanwezige deelnemers dekken alle thema's wel ongeveer af, dus kan verder overleg in principe ook met deze groep plaatsvinden. Zo kan bekeken worden hoe programma's beter afgestemd kunnen worden op elkaar en waar ze bijgestuurd zouden moeten worden.

Tot slot werd in de discussie opgemerkt dat we een gezamenlijke focus dienen te vinden en moeten werken aan een wenkend perspectief, maar dat dit rustig aan verwerkt moet worden in de landelijke programma's. ITS is er, verkeersmanagement is er, maar hoe maken we er zo goed mogelijk gebruik van? Hoe creëren we momentum, hoe houden we het vast?

Meer algemene vragen (niet alleen voor ECVM) zijn:

- Willen wij een nationaal programma?
- Wat is onze focus (ter vergelijking/inspiratie: de focussering die aangebracht is in de aanpak m.b.t. elektrische voertuigen)?
- Welk probleem lossen we met VM dan wel ITS op?
- Wat is de sense of purpose / sense of urgency van VM / ITS?

Bijlage

Hieronder een verslag van de inbreng van de deelnemers.

Discussie ervaringen ITS congres en andere recente indrukken

Alle aanwezigen gaven aan wat voor hen de belangrijke trends en thema's in verkeersmanagement en ITS zijn.

Paul Potters:

- Er is veel informatie beschikbaar, en er wordt veel informatie uitgewisseld. Dit moet er toe leiden dat iedereen binnenkort goed geïnformeerd kan reizen.
- Nederland heeft last van de wet van de remmende voorsprong; hier worden al veel zaken afgestemd. In het buitenland doet men meer gewoon, daar slaan ze de afstemmingsstap over (maar er gebeurt daar wel veel).
- Er wordt gewerkt aan allerlei puzzelstukjes maar hoe de totale puzzel er uit gaat zien is nog onduidelijk. In Nederland werken we vooral aan wegkantapparatuur en collectieve informatie. Internationaal ligt er een accent op "in-car" en dan vooral informatie op individuele grondslag. Vraag is hoe die gaan samenkomen en wat je nog aan collectieve informatie of sturing doet als informatie individueel wordt aangeboden.
- ITS is een vage term, het werkt beter het te hebben over concrete dingen, zoals incident management.

Bart van Arem:

- Momenteel worden stappen gemaakt: van concepten naar uitproberen in het echt (FOTs).
- Er is meer aandacht voor verkeersinformatie. Vraag is: Als reizigers goed geïnformeerd zijn, wat is er dan nog aan verkeersmanagement nodig?
- Momenteel is er veel aandacht voor de onderbouwing van investeringsbeslissingen, d.m.v. KBA's. Maar stellen we dan de goede vraag? En ten opzichte van wat wil je effecten van ITS weten? Het is er al tenslotte.
- In het buitenland is er veel aandacht voor duurzaamheid, in Nederland nog niet veel. Hier kijken we meer naar bereikbaarheid en filebestrijding.
- De gebruiker komt meer centraal te staan.
- Er is een heel groot vertrouwen in de techniek. Is dit terecht? De techniek moet wel volwassen en uitontwikkeld zijn om goed te functioneren.
- Er wordt meer multidisciplinair gewerkt (Automotive & IT & Verkeer en vervoer & Human Factors). Wel zou de IT kant er nog meer bij betrokken moeten worden, veel problemen waar we mee worstelen zijn door IT'ers

op andere gebieden al opgelost (bijv. issues m.b.t. security en back offices).

Expertisecentrum
Verkeersmanagement

Henk Schuurman:

Datum
15 december 2009

- ITS is een middel om iets te bereiken. Niet een doel op zich.
- Op het ITS congres is er over het algemeen weinig aandacht voor wat we met ITS willen bereiken. Ook in Nederland hebben we daar geen helder beeld van, er is bijvoorbeeld geen ITS plan. Sommige landen hebben dit wel (bijv. Zweden).
- We zouden meer moeten kijken naar wat we van Japan en de VS kunnen leren, daar worden duidelijker keuzes gemaakt.
- Op het ITS congres worden vooral spullen gepresenteerd. Vaak wordt gezegd dat de techniek er al wel is, maar: wat willen mensen er eigenlijk mee? En als we weten wat we willen bereiken, moeten we ook de consequenties van die keuzes adresseren (bijv. aansprakelijkheid).

Job Kleinhout:

- Het is [op het ITS congres in Stockholm] gelukt om te laten zien wat kan met ITS.
- In Zweden zijn ze verder dan wij. Bijvoorbeeld als het gaat om samenwerking tussen verschillende partners. Men is dan heel klantgericht. Zo werkt dan niet iedereen voor zich, maar worden samen manieren gecreëerd om verkeersinformatie te gebruiken.
- Het "ieder voor zich werken" zie je ook terug in de papers, waarin auteurs alleen naar hun eigen werk refereren.

N.B. Het Zweedse ITS plan is in het Engels beschikbaar.

Ben Immers:

- In het project TRADUVEM is een "verlanglijstje" gemaakt voor de ontwikkeling van verkeersmanagement.
- In Zweden was er veel aandacht voor coöperatieve systemen. In Japan zijn ze vooral bezig met V2V systemen. In Nederland lijkt er ook een duidelijke rol voor de wegkantsystemen te zijn.
- Er zou een hybride sturing moeten zijn: zelforganiserend onder normale omstandigheden, niet zelforganiserend (dus sturend?) bij niet reguleren omstandigheden.
- Beprijzen wordt vaak niet meegenomen als over ITS/verkeersmanagement nagedacht wordt, dat is jammer want het speelt een belangrijke rol.
- Er wordt nagedacht over hoe multi-purpose (voor meerdere beleidsdoelen, bijvoorbeeld doorstroming, veiligheid, milieu) gemanaged kan worden. In Nederland is doorstroming meestal dominant. In Japan vaak verkeersveiligheid. In Stockholm was er veel aandacht voor duurzaamheid.
- Als we met ITS en verkeersmanagement wat willen bereiken, moeten we zorgen dat mensen goed opgeleid worden op deze gebieden. Vraag is waar dit een plek krijgt.

Ronald Adams:

- In Japan is men al tientallen jaren bezig aan de hand van langetermijnvisies. Dit in samenwerkingsverbanden met meerdere partijen, en wel inclusief betaald rijden.
- In de VS zijn er ook plannen voor publiek-private samenwerking.
- China baseert zijn aanpak vooral op die van Japan en de VS (en niet op die van de EU).
- In de EU zijn we erg eigengereid, en doen we veel dingen op eigen houtje. In Nederland steken we daar nog wel gunstig bij af, inhoudelijk lopen we nog voor, ook qua samenwerking en qua multimodale activiteiten.
- Een belangrijke vraag is: hoe nu verder? Hoe organiseren en programmeren we ITS/verkeersmanagement? Er zijn plannen te over, maar onduidelijk is wat de volgende stappen dienen te zijn. Waar zit de koppeling tussen infrastructuur en voertuigen? Hoe zitten diverse partijen hierin?
- We moeten een slag maken in organisatie en programmering. We moeten partijen elkaar laten vinden. Hiervoor kunnen we in Nederland het Strategisch Beraad gebruiken. Maar hoe doen we het op Europees niveau? Hoe organiseer je dat, n.a.v. het ITS Action Plan?

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
15 december 2009

Isabel Wilmink:

- Op het ITS congres in Zweden waren er veel sessies en demonstraties van coöperatieve systemen. Ook waren er opvallend veel sessies met een duurzaam tintje.
- Er waren ook wat sessies waarin implementatie-issues aan de orde kwamen.
- Maar vooral is het ITS congres een congres over techniek.
- De onderwerpen op het ITS congres sloten niet goed aan op de aandachtspunten voor verkeersmanagement die in het NM magazine genoemd zijn. (Noot Job: er waren geen netwerkmanagementpapers, omdat die of niet kwalitatief goed waren of voor de zoveelste keer over SCOOT gingen).

Michaela Mihaylova:

- Op het ITS congres ligt de grootste nadruk op techniek, er is onvoldoende aandacht voor organisatie.
- Het ontbreekt al jaren aan gegevens over de effecten van ITS en verkeersmanagement. Een goede afweging tussen verschillende investeringsmogelijkheden, bijv. m.b.v. een KBA, wordt dan erg moeilijk. Zolang er geen harde bewijzen zijn, is het moeilijk om veranderingen door te voeren. Dit speelt internationaal, niet alleen in Nederland.

Jan Burgmeijer:

- Heeft lang gewerkt in ICT/consumentenelektronicawereld. Ziet parallellen met de ontwikkeling van de CD en de GSM: er moeten open standaarden komen, dan kunnen de ontwikkelingen versnellen.
- CVIS is in dit opzicht een interessant project: worden de ontwikkelingen daarin doorgetrokken?
- Het is dus heel belangrijk om eendrachtig aan open standaards te werken.

Paul van Koningsbruggen:

- N.a.v. opmerking Job Kleinhout dat betrouwbaarheid heel belangrijk is momenteel en daarmee ook incident management: Paul is van mening dat goede VRI's voor reguleren omstandigheden ook heel belangrijk zijn!
- Verkeerskundigen lopen hard achter bij de techniek. Technisch is heel veel mogelijk maar het ontbreekt aan nieuwe verkeerskundige concepten. Er is een kloof met het beleid.
- Als er wel zulke verkeerskundige concepten zouden zijn, wordt het mogelijk business cases te formuleren.

Expertisecentrum
Verkeersmanagement**Datum**
15 december 2009

Arie Bleijenberg:

- We hebben weinig zicht op de effecten van ITS. (Noot Job: er werd door IBEC gedurende twee dagen een sessie gevuld op het ITS congres! ECVM zou zich bij IBEC aan kunnen sluiten. Dan kan het ECVM bekijken of de bij IBEC beschikbare kennis ons in Nederland kan ondersteunen.)
- Goed inzicht in de effecten van ITS zou de basis kunnen zijn voor aanscherping van het beleid.
- Op het gebied van de aanleg van infrastructuur wordt veel harder gewerkt aan het inzichtelijk maken van de effecten. De know-how van benutten is niet in balans ten opzichte van de know-how van bouwen.

N.B.

1. Als we met een effectenstudie komen in Nederland, wordt die vaak niet wijd verspreid. Ook komt het regelmatig voor dat de gevonden effecten (groot of klein) niet geloofd worden. Er liggen "stapels" effectstudies van benuttingsmaatregelen.
2. We zouden in Nederland nog meer samen moeten optrekken op basis van gedeelde standpunten. Daarbij moet helder zijn dat ITS, Verkeersmanagement en "in car" drie verschillende onderwerpen zijn en niet drie synoniemen.
3. De puzzelstukjes zijn:
 - a. Geef definities van termen in een onderling verband
 - b. Effecten ten opzichte van wat?
 - c. Wat doen de onderlinge relaties tussen de werkgebieden, hoe beïnvloeden de werkgebieden elkaar?
 - d. Ontwikkeling ligt op gebied van verkeer en gedrag.

Reflectie bestaande programma's & Impact ontwikkelingen op bestaande programma's

Tijdens de discussie zijn drie programma's besproken:

1. Programma Verkeersmanagement van RWS
2. Het Strategisch Beraad
3. Het vraaggestuurd programma "Verkeer, Vervoer en Logistiek" van TNO

Henk Schuurman behandelde het Programma Verkeersmanagement van RWS:

- Dit programma betreft 40 heel diverse projecten, onderverdeeld in vier groepen: visieontwikkeling, realisatie/implementatie, procesorganisatie en beheer.
- Het programma wordt jaarlijks aangepast, en dan worden bepaalde accenten gelegd.

- Het accent ligt in 2010 op het op orde stellen van zaken. Bijvoorbeeld: Centrale op orde. Innovatie staat momenteel onder druk (het is lastig innoveren als de zaken niet op orde zijn).
- Als het gaat om realisatie en implementatie, wordt vaak een klassieke aanpak gevolgd. Hoe pak je dan bijvoorbeeld coöperatieve systemen aan?
- Het programma kan op de leidende thema's getoetst worden, zowel intern als door externen.
- Er is behoefte om verkeerskundige concepten door te ontwikkelen.

Expertisecentrum
Verkeersmanagement

Datum
15 december 2009

Paul Potters presenteerde het Strategisch Beraad:

- Het Strategisch Beraad is ingesteld om benutting in Nederland te verbeteren.
- [uit de presentatie:] De opdracht van het beraad is een gestructureerd overleg voeren over strategische vraagstukken en ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement en verkeersinformatie tussen marktpartijen en overheden door invloedrijke vertegenwoordigers op directeursniveau.
- [uit de presentatie:] Het doel is afstemming van en afspraken over besluiten, activiteiten en de rolverdeling tussen publieke en private partijen.
- Kennisinstellingen en "internationaal" zitten er nu nog niet in, maar het is wel de bedoeling dat die deel gaan nemen.
- Qua leidende thema's houdt het Strategisch Beraad zich vooral bezig met Organisatie, Marketing richting bestuurders en maatschappij en het Wenkend perspectief. Men werkt aan een gedeeld toekomstbeeld, maar dit is er nog niet.
- Het ECVM zou moeten bijdragen aan het inzichtelijk maken van de effecten van ITS / verkeersmanagement en wat er aan systemen en maatregelen zijn. Het zou handen en voeten moeten geven aan het verkeerskundige concept.
- We zouden contact kunnen leggen met Pieter Hofstra als ambassadeur VM.

Jan Burgmeijer besprak het vraaggestuurde programma (VP) "Verkeer, Vervoer en Logistiek" (VVL) van TNO:

- TNO kent 7 onderzoeksthema's, mobiliteit is er daar één van.
- TNO krijgt kennisontwikkelingsgeld om kennis op deze thema's te ontwikkelen.
- Er is een gemeenschappelijke visie die de basis vormt voor het VP (tekst is beschikbaar).
- Het VP VVL bestaat uit ongeveer 50 projecten, waarvan 20 EU projecten (meest zevende kaderprojecten). Ook is deelgenomen in een aantal TRANSUMO projecten. Er is veel samenwerking met industrie- en kennispartners.
- Bijna alle thema's worden wel behandeld (opleiding niet, hoewel TNO'ers wel vaak presentaties geven op PAO-cursussen).
- Het is niet duidelijk wat aan de continuering van EU projecten gedaan wordt. Het ECVM kan hierin een rol spelen.

Bart van Arem merkte op dat het thema opleiding bij de TU natuurlijk belangrijk is (incl. PAO cursussen). De TU doet op dit gebied ook veel onderzoek en wil graag aansluiten bij het ECVM.