

# Traffic Management 2.0

**In het Traffic Management 2.0 Platform van Ertico werken wegbeheerders, verkeersindustrie, automobielfabrikanten, serviceproviders, kennisinstellingen en gebruikers aan een Europese verkeersmanagementaanpak waarin samenwerken centraal staat. Wat behelst de aanpak precies? En wat is de toegevoegde waarde ervan? In de *Taskforce on Value Proposition* van het platform zijn vier casestudies uitgevoerd, onder meer in Noord-Brabant.**

Het Traffic Management 2.0 Platform bestaat momenteel uit 30 partijen: 13 overheden (waaronder Rijkswaterstaat, Brabantstad en de stad Gent), 4 kennisinstellingen (TNO) en 13 marktpartijen (onder meer Vialis, Dynniq, Technolution en TNO). Het concept dat het platform voorstaat, komt in grote lijnen overeen met dat van het Nederlandse programma 'Beter geïnformeerd op weg'. De insteek is dat overheid en markt naar een nieuwe verdeling en invulling van verkeersmanagement- en verkeersinformatietaken toewerken – maar dan Europabreed. De beoogde verdeling ziet er als volgt uit.

*Marktpartijen* richten zich op het aanbieden van gepersonaliseerde en multimodale (informatie)diensten voor weggebruikers. Deze diensten stellen de individuele reiziger in staat de beste keuzes te maken ten aanzien van het gebruik van het wegennet, zowel vooraf, tijdens als na de reis. Dankzij deze diensten kan de weggebruiker vlot, veilig, comfortabel, met oog voor de leefomgeving en tegen een acceptabele prijs, van deur tot deur reizen. Marktpartijen blijven daarnaast de systemen leveren die de wegbeheerders nodig hebben om het verkeersmanagement uit te voeren.

*Wegbeheerders* faciliteren de keuzes van de individuele weggebruiker maximaal door voldoende wegcapaciteit beschikbaar te stellen binnen de maatschappelijke randvoorwaarden voor veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Wanneer deze randvoorwaarden in gevaar dreigen te komen of wanneer individuele keuzes averechts uitwerken voor grote groepen weggebruikers, hebben overheden de mogelijkheid om collectief in te grijpen door het opleggen van lokale verkeersmaatregelen (geboden en verboden).

Het ondersteunen van de weggebruiker met informatie, adviezen, geboden en verboden is hiermee een echt *publiek-privaat samenspel*. De betrouwbaarheid die de weggebruiker ervaart, hangt uiteindelijk af van de consistentie tussen de informatie en adviezen die hij ontvangt en de werkelijke situatie die hij op straat tegenkomt. Het maatschappelijke belang van een stabiele informatievoorziening naar de weggebruiker maakt publiek-private coördinatie en regie noodzakelijk.

Binnen dit samenspel gaan marktpartijen een grotere rol spelen in de inwinning, verwerking en verrijking van data (ten behoeve van wegbeheerders en andere private partijen). Bovendien verloopt de

communicatie met de weggebruiker voor een belangrijk deel via niet-wegkantgebonden informatiekanalen zoals navigatiesystemen, smartphones en technologie in het voertuig.

## Waardebepaling

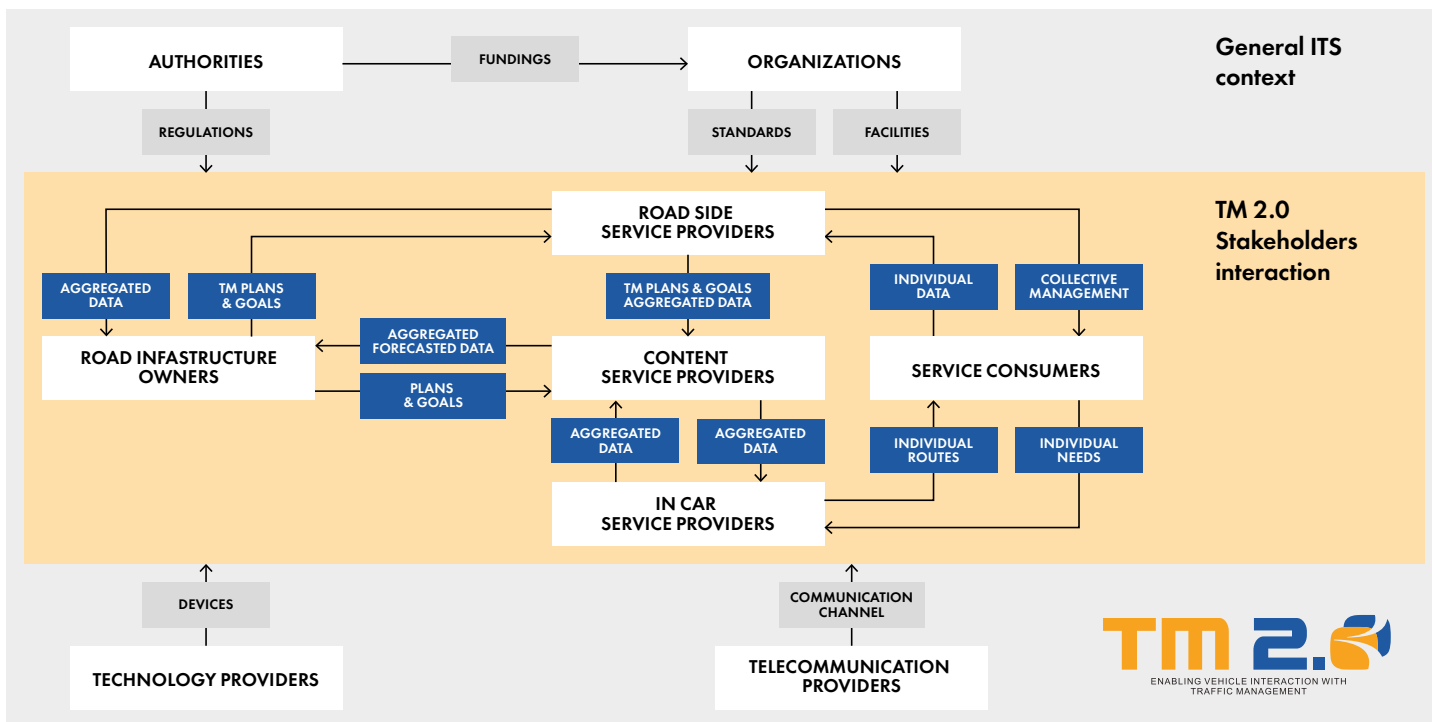
Als we naar Europa als geheel kijken, is er nog een lange weg te gaan eer dit Traffic Management 2.0-concept in alle hoeken van de Unie is geland. Daarom is er in het project veel aandacht voor de toegevoegde waarde: wat is er in Europa te winnen met het concept? Minstens zo belangrijk is om vast te stellen wat er nog nodig is om Traffic Management 2.0 uit te rollen.

De *Taskforce on Value Proposition* heeft zich over deze vragen gebogen aan de hand van vier casestudies in respectievelijk Barcelona, Salzburg, Thessaloniki en de regio Helmond-Eindhoven-Tilburg.

Op basis van de studies heeft de Taskforce vier conclusies getrokken. De eerste is dat Transport Management 2.0 zal leiden tot een nieuw kanaal voor individuele communicatie tussen weggebruikers/serviceproviders enerzijds en verkeersmanagementcentrales anderzijds. Dat kanaal kan zowel via de weginfrastructuur als via mobiele netwerken lopen.

Een tweede conclusie is dat er nog verschillende Europese standaarden voor informatie-uitwisseling nodig zijn. Dat geldt voor de individuele informatie-uitwisseling genoemd in het voorgaande punt. Maar ook op het vlak van *collectieve* uitwisseling ontbreken er standaarden. In Nederland gebruiken we bijvoorbeeld DVM Exchange om verkeersmanagementplannen te delen tussen verkeerscentrales, maar die standard is niet Europees. Er zijn verschillende Taskforces in het Traffic Management 2.0 Platform die zich over deze uitdaging buigen, waaronder de *Taskforce on Traffic Management Plans*. De resultaten zullen worden gedeeld met andere Europese platforms, zoals de Work Package Enhanced Traffic Management in de tweede fase van het C-ITS Platform.\*

\* Het betreft het Platform for the Development of Cooperative Intelligent Transport Systems in the European Union, dat begin 2014 door de Europese Commissie is opgericht. Het publiek-private platform met zo'n 120 experts uit alle mogelijke kennisgebieden leverde in januari 2016 zijn eerste product op, het C-ITS Platform Final Report.



Een standaard voor collectieve uitwisseling zal overigens ook goed van pas komen om doelgroepen instructies te geven. Voorbeelden uit de casestudies zijn taxichauffeurs begeleiden bij congestie in het verkeersnetwerk van Thessalonki, forensen in Barcelona overtuigen om de snelheid aan te passen of een alternatieve route te kiezen, de snelheid op de A58 aanpassen om spookfiles te vermijden en toeristen in Salzburg verwijzen naar P+R-terreinen met aansluitend busvervoer.

Een derde conclusie uit de casestudies is dat Transport Management 2.0 zich niet kan beperken tot alleen verkeersmanagement voor het wegverkeer: informatie-uitwisseling met andere transportmodaliteiten is essentieel. Dit betekent dat openbaarvervoerbedrijven deel zullen gaan uitmaken van de waardeketen.

De laatste conclusie betreft de noodzaak tot het onderzoeken van haalbare businesscases waar *alle* stakeholders – zie bovenstaande figuur – baat bij hebben. Voor wegbeheerders ligt de te behalen winst in het terugdringen van files en het vermijden van onnodige emissies, het verbeteren van verkeersmanagementplannen en het delen daarvan met de weggebruikers, en het dankzij *floating car data* kunnen volgen van verkeer op plaatsen waar geen verkeerssystemen langs de weg staan.

Voor weggebruikers zijn de baten het (waar mogelijk) vermijden van files en routeadviezen die zijn afgestemd op de verkeersmanagementplannen van de wegbeheerder.

Serviceproviders geven de beste route voor hun klant (niet alleen de snelste of de kortste) waarbij ze focussen op oplossingen, in plaats van alleen te waarschuwen dat er ergens een file staat. De toegevoegde en onderscheidende waarde is mogelijk door meer dan alleen congestiegerelateerde informatie te bieden, maar bijvoorbeeld ook regionale informatie.

### Het concept in Nederland

Zoals al opgemerkt ligt het Traffic Management 2.0-concept goed in lijn met (de transitie benoemd in) het actieprogramma 'Beter

geïnformeerd op Weg'. Een van de transitie uit het Nederlandse actieprogramma is bijvoorbeeld dat de informatie-uitwisseling tussen wegbeheerders en serviceproviders verder wordt verbeterd. De wegbeheerdersinformatie die voor de serviceproviders interessant is, is inmiddels vastgelegd in de Data Top 8.<sup>\*\*</sup> Het betreft onder andere actuele data over wegwerkzaamheden, maximumsnelheden van alle wegen in Nederland, informatie over de restduur van incidenten, verkeersmanagementplannen en actuele data uit verkeersregelinstallaties. Het leveren van informatie door serviceproviders aan wegbeheerders is weer onderdeel van de 'Call for Innovation Partnership RFP 1.0 Beter Benutten'.

Van de andere kant zijn Nederlandse initiatieven zoals de Innovatiecentrale in Helmond, het project Spookfiles A58, de Praktijkproef Amsterdam en het hybride C-ITS Testbed Helmond-Eindhoven-Tilburg zeer interessant voor het Traffic Management 2.0 Platform.

Duidelijk is in ieder geval dat Traffic Management 2.0 voorziet in een belangrijk kader voor de samenwerking tussen wegbeheerders en serviceproviders – en dat Europabreed. In dat opzicht moet het belang van het Traffic Management 2.0 Platform niet onderschat worden: het heeft de potentie om verkeersmanagement in alle lidstaten een niveau hoger te tillen. En dat biedt weer interessante kansen voor Nederlandse partijen: die kunnen hun ervaring en voorsprong gebruiken om ook elders in Europa voeten aan de grond te krijgen. Het is ook niet voor niets dat van de dertig deelnemers aan het Ertico-project er zeven Nederlands zijn. ●

Meer weten? Zie [tm20.org](http://tm20.org)

### De auteurs

Frans van Waas is senior adviseur van Vialis.

Frans op de Beek is topadviseur Verkeersmanagement van Rijkswaterstaat.

<sup>\*\*</sup> Het betreft een project uit het programma Beter Benutten ITS.