



Expert Sessie Hybride Communicatie door A&I en Security tafel

13 September 2016

Marcel van Sambeek, Hans van Vliet
DITCM INNOVATIONS | WWW.DITCM.EU
13-9-2016

1 Doel van de workshop

Het doel van de workshop is om antwoord te krijgen op een 3 tal hoofdvragen, o.b.v. presentaties van lopende ITS projecten en visies van een aantal marktpartijen op C-ITS en van het Min. van EZ t.a.v. frequentiebeleid.

De hoofdvragen waren:

- Wat wordt op dit moment verstaan onder de term “hybride communicatie” in relatie tot C-ITS? Welke betekenissen worden daar aan toegekend en op welke aannames zijn die gebaseerd? Welke verschijningsvormen zien we die nu al als hybride worden opgevat (de ‘IST’ situatie)? Wat zijn de ervaringen (*best practices*)?
- Wat is de gezamenlijke visie op wat een toekomstig hybride ITS concept zou kunnen zijn (tijdshorizon: 5 jaar), d.w.z. een concept waarin de sterke kanten van ‘connected’ en ‘coöperatief’ zijn verenigd, en waarin tegelijkertijd de realisatievrijheid van individuele stakeholders optimaal is geborgd (de ‘SOLL’-situatie) en wat ook internationaal is in te brengen als NL standpunt;
- Welke stappen (multidisciplinair) zijn dan nodig om de ‘SOLL’-situatie te bereiken, d.w.z. tot de gezamenlijke visie toekomstig hybride ITS concept. Wat wordt dan de actie-agenda?

De presentaties (8 bestanden) zijn beschikbaar via de web site.

2 Agenda

13.00u Introductie met aanleiding, terugblik, verwachtingen van deelnemers (Bram vd Ende, Marcel Otto)

13.30u Blok 1 - Ervaringen uit de praktijk van ITS projecten

- Beter Benutten Vervolg - Talking Traffic call (Hans Nobbe)
- Spookfiles A58: ervaringen van ZOOF en FlowPatrol met “Connected+” (Wim Vossebelt)
- Hybride Testomgeving (Oene Kerstjens)

14.15u Interactieve discussie (plenair): delen van beelden hoe het nu gaat en vragen die leven?

14.45u Pauze

15.00u Blok 2 – Visies vanuit markt op de (door-)ontwikkeling van hybride communicatie

- C2C (Paul Spaanderman)
- Ericsson (Stefano Sorrentino)
- HERE (Christof Kaiser)
- UL (Arjan Geluk)
- Min. EZ (Fokko Bos)

15.45u Interactieve discussie (in groepen): vervolgstappen in ontwikkeling van hybride communicatie? (vervallen i.v.m. tijdsdruk)

16.30u Wrap-up / conclusies

16.45u Afsluiting / borrel

3 Plenaire discussie

In de plenaire discussie is besproken wat op dit moment wordt verstaan onder de term “hybride communicatie” in relatie tot C-ITS. Welke betekenissen worden daar aan toegekend en op welke

aannames zijn die gebaseerd? Welke verschijningsvormen zien we die nu al als hybride worden opgevat (de 'IST' situatie)? Wat zijn de ervaringen (*best practices*)?

Hierop zijn de volgende inzichten gegeven door de deelnemers:

- Hybride communicatie is – volgens de definitie - het gebruik van (tenminste) 2 communicatie technieken in dit geval voor C-ITS, waarbij in de presentaties in deze workshop de nadruk ligt op ITS-G5 (als nieuwe technologie) en cellulair (als bestaande technologie).
- De vraag is op welke manier de opties in techniek bij hybride oplossingen gebruikt worden, d.w.z. aanvullend (short-range, long-range), per use case, als back-up of om bereik te vergroten (geografische dekking, en/of aantal weggebruikers), waarbij de manier waarop de opties worden gebruikt verschillen voor informatie voor in-car systemen, of informatie distributie via wegwagent systemen of cellulaire OTT-gebaseerde oplossingen,
- De nadruk ligt nu (te) veel op de techniek, waarbij men vaak strandt in 'geloofsdiscussies' tussen verschillende groepen / stakeholders. De nadruk zou juist moeten liggen op het gebruik van de techniek als *enabler* voor de C-ITS diensten, waarbij vanuit (groepen van) C-ITS diensten / applicaties bepaald kan worden welke technieken zinvol bruikbaar zijn.
- Gebruiker: het belangrijkste is om te kijken of en hoe de weggebruiker de informatie diensten rondom informeren, adviseren, gebieden/verbieden omgaat, d.w.z. begrijpt waarom hij/zij de adviezen wel/niet op volgt. In A58 was het bv onduidelijk waarom iemand een advies moet opvolgen om te voorkomen dat een file ontstaat waardoor hij/zij niet direct ziet wat het effect is van wel /niet opvolgen
- Business gedreven: de keuze wordt uiteindelijk vanuit de markt gedreven vanuit commerciële overwegingen. Hierbij is de business case voor C-ITS niet helder, d.w.z. wie investeert in welk deel. OEMs voor in-car deel, zij hebben op dit moment geen eigen voordeel bij after-market oplossingen. Rondom de wegwagent is de vraag of de publieke sector moet investeren in en nieuw ITS-G5 netwerk, of dat de OEMs hier een bijdrage moeten leveren als partij die direct voordeel heeft.
- Men dient zich te realiseren dat er ook andere bestaande technieken zoals radio broadcast (o.b.v. RDS-TMC en DAB-TPEG) gebruikt worden, met een installed base en dat informatiediensten via nieuwe netwerken hier een ontwikkel pad volgen met kwalitatief betere en accuratere informatie, bijv. op een kleinere geografische schaal. De huidige diensten die ontwikkeld worden gaan uit van de communicatie netwerken zoals deze er zijn, met hun voor- en nadelen en hun installed base.

Vanuit de deelnemers werden de volgende zaken genoemd die essentieel zijn voor toepassing van hybride communicatie in C-ITS:

- Maak duidelijk onderscheid in techniek en diensten, d.w.z. scheiden van techniek van applicaties/diensten (met bijbehorende use cases)
- Zorg voor duidelijk afbakening, d.w.z. wat verstaan we onder C-ITS
 - Safety (need-to-have) vs infotainment (nice-to-have)
 - Informeren van bestuurder vs informeren voor automatisch rijdende auto
- Vanuit de markt is er een behoefte dat de rijksoverheid/RWS duidelijkheid schept in zijn rol binnen C-ITS, incl. afstemming privaat-publiek

- Focus op gebruikers (acceptatie), gebruiker dient centraal te staan; zoals uit Spookfiles A58 blijkt, waar gebruiker niet een direct effect ziet van zijn eigen gedrag als hij een snelheidsadvies opvolgt;
- Veel onzekerheid in tijdstip van introductie en realistische groei in markt van C-ITS en tempo van OEMs, daarom zorgen dat men streeft naar no-regret oplossingen (toekomstvast)
 - Vervangingsnelheid van nieuwe auto's (ca 400.000 per jaar) op 8 miljoen auto's zal leiden tot zeer langzame penetratie van ITS-G5, zonder after market
 - OEMs hebben geen baat bij after-market, wie kan dit dan wel effectief oppakken?
 - Cellulaire oplossingen zijn nu beschikbaar – ook voor OEMs - en met mogelijkheid van embedded SIM is belangrijke barrière voor OEMs weggenomen voor switchen tussen mobiele operators. Bovendien zijn C-ITS applicaties meer één van de applicaties die OEMs gaan leveren aan hun klanten. Andere diensten zijn infotainment, toegang tot informatie uit voertuig, remote software updates, remote support bij pech, etc.
- Naast techniek en commerciële afwegingen, zijn er ook nog een aantal struikelblokken rondom security en juridisch, die voor C-ITS opgelost moeten worden, met name bij gebruik van externe informatiebronnen voor automatisch rijdende auto's

De interactieve discussie in groepen om te komen tot een lijst van vervolgstappen is door tijdgebrek komen te vervallen. In plaats daarvan is gevraagd aan het schrijfteam van de A&I tafel om een memo met adviezen voor vervolgstappen rondom dit onderwerp op te stellen, waarbij opgemerkt dient te worden dat er al meerdere projecten lopen en zijn gestart die verschillende C-ITS oplossingen ontwikkelen o.b.v. hybride communicatie oplossingen.