

WERKAGENDA 2017

SMART MOBILITY COMMUNITY FOR PRACTICES & STANDARDS



Samenvatting

Inleiding/Aanleiding

Eind 2016 zijn de landelijke Ronde Tafels ITS geëvalueerd. Vastgesteld is dat het instrument 'Ronde Tafels' goede resultaten opgeleverd heeft, te weten een actieve community en concrete eindproducten. Ook is geconstateerd dat de organisatie en aanpak toe is aan een volgende fase waarin behoefte is aan meer synergie tussen thema's en meer flexibiliteit van middelen om tot de concrete producten te komen. Daarom is de organisatie en opzet gewijzigd, van 'vaste tafels' naar een 'actieve community', waarbij het agenderen en realiseren van een gezamenlijke werkagenda door de community het gemeenschappelijke doel is, met als achterliggend doel het versnellen van de implementatie van connected, coöperatieve en automated systemen in Nederland.

In deze werkagenda voor de Smart Mobility Community of Practices & Standards wordt deze organisatie besproken, de aanpak, en de onderwerpen die we in Q3 en Q4 van 2017 willen realiseren.

De Smart Mobility Community for Practices and Standards

GEZAMENIJKE AMBITIE

Vanuit de Smart Mobility Community of Practices and Standards ('de community S&P') hebben we de ambitie om de implementatie van Smart Mobility in Nederland te versnellen en te versoepelen door het maken van afspraken, richtlijnen en standaarden en het delen van geleerde lessen. Door opschaling versneld mogelijk te maken willen de partijen in en belanghebbenden van de community zowel economische als maatschappelijke mobiliteitsdoelstellingen realiseren. Door gebruik te maken van internationale afspraken, richtlijnen, standaarden en geleerde lessen en deze aan te vullen

vanuit nationale projecten en beleid, wil de community de positie van Nederland in het internationale speelveld versterken.

ACTIEVE COMMUNITY

De Smart Mobility Community of Practices and Standards is een actieve community bestaande uit belanghebbenden vanuit actuele projecten, beleid en het internationale speelveld op het gebied van connected, coöperatieve en automated mobiliteit, vanuit bedrijven, overheden en kennisinstellingen. De belanghebbenden werken samen in de community aan concrete resultaten met breed draagvlak - projectoverschrijdende afspraken, richtlijnen en standaarden - als een garantie voor toekomstvastheid van de oplossingen die zij in projecten aan het implementeren zijn en passend binnen nationale beleidsprioriteiten. Ook is het efficiënter om randvoorwaardelijke aspecten zoals security, productaansprakelijkheid, interoperabiliteit gezamenlijk op te pakken en voort te bouwen op beschikbare kennis en geleerde lessen in plaats van in ieder project opnieuw het wiel uit te vinden.

WERKAGENDA OP BASIS VAN ACTUELE PROJECTEN, BELEID en INTERNATIONALE VRAAGSTUKKEN

De community wordt gefaciliteerd door een trekkersteam aangevoerd door een programmamanager. Door gesprekken met projectleiders van projecten, beleidsmakers en internationale spelers worden vraagstukken geïdentificeerd en vastgelegd in een werkagenda. Deze werkagenda wordt breed getoetst en gedeeld. De projecten geven de urgentie aan, de beleidsmakers prioriteren en de internationale spelers verrijken de nationale insteek. Projecten en programma's zoals BeterBenuttenVervolg, PPA, ITS Corridor, InterCor en SmartwayZ.NL zijn sterk betrokken in de community. De vraagstukken waar de community 'typisch' aan werkt zijn publiek-privaat, projectoverschrijdend en actueel in zowel lopende projecten als internationale agenda's. De community stelt van te voren vast wat het resultaat moet zijn van de activiteiten gekoppeld aan de vraagstukken in de agenda. Naast het type resultaat (afpraak/richtlijn/standaard/notitie/Nederlands standpunt-met-draagvlak), wordt ook vooraf de beoogde impact (duiding/ veranderingen in rollen en processen/ weg te nemen belemmeringen) benoemd. De resultaten worden gerealiseerd doordat een thematrekker de juiste nationale (en internationale) belanghebbenden mobiliseert, ophaalt wat al in projecten beschikbaar komt en experts waar nodig bijschakelt.

RANDVOORWAARDELIJKE THEMA'S

Op dit moment (zomer 2017) zijn de thema's waaraan de community werkt: Architectuur&Interoperabiliteit, Security, Juridisch, Human Behaviour, Data en Kruispunten. De uitwerking van het thema Impact heeft een sterke relatie met de Monitoring- en Evaluatierol van Connecting Mobility en Veranderingen in verkeersmanagement met het uitvoeringsplan VM van RWS. De rol van de community voor deze onderwerpen wordt nog nader bepaald. Daardoor vallen deze twee thema's buiten de scope van deze werkagenda. De website van de community (www.smartmobilityCommunity.eu) is de virtuele ontmoetingsplek van de community (NB deze URL is actief na 1 augustus). Op deze website worden vragen gesteld en beantwoord en worden resultaten van de community per thema (op basis van de werkagenda) en relevante documenten gedeeld. Daarnaast treft de community elkaar in (project- of programma-) bijeenkomsten of in specifiek voor de (deel)community georganiseerde themasessies.

PROACTIEF PROGRAMMEREN

De community werkt vanuit een concrete gezamenlijke agenda, maar beoogd tegelijkertijd flexibel in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen. Door proactief na te denken over de verwachte opgaves en richtinggevende ontwikkelingen beoogd de community om steeds meer bij aanvang van

projecten, beleidsinitiatieven en internationale ontwikkelingen mee te geven welk deel van de werkgenda waar gerealiseerd kan worden of welke resultaten meegegeven kunnen worden.

GEZAMENLIJKE RESULTATEN

Samenvattend staat de community voor proactief programmeren, gezamenlijk realiseren, breed draagvlak en de opschaling van connected, cooperatieve en automated oplossingen.

PRIORITEITEN EN ACTIVITEITEN 2017

In de gesprekken met de community van belanghebbenden, projecten en beleid, is een prioritering gemaakt voor 2017. De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de verwachte resultaten van de community voor het komende half jaar (Q3-Q4 2017).

Werkplan 2017 Community for Practices and standards op 1 pagina					
Prioriteiten 2017				Impact	
Thema	pag	Vraagstuk	Resultaat/ product	Projecten	Beleidsdoel
Community building	Pag. 21	Wat is er al aan kennis en lessons learned beschikbaar? Nationaal-internationaal Focus werkwijzes en standaarden	- Actieve community - Website - Bibliotheek en documentenbeheer - Mail met updates - Nieuwsbrief	ALG - Niet het wiel opnieuw uitvinden - Vragen die projectoverschrijdend zijn samen oppakken - Continuïteit – opschaling - business - Projectresultaten naar landelijk niveau tillen	- Focus en continuïteit, opschaling - Eenduidige plek waar info en kennis beschikbaar is t.a.v. werkwijzen en standaarden
Architectuur & Interoperabiliteit	Pag. 8	Gezamenlijke afspraken met breed draagvlak die opschaling mogelijk maken, in aanvulling op internationale beschikbare standaarden	- Update dutch profiles (DP) - Reguliere updates i.s.m. de community - BB TT, PPA, SmartwayZ.NL, ITS Corridor, InterCor, testfests zijn actief in de community - Toevoegingen vanuit security en human behaviour	- Gebruiken al gemaakte afspraken/ DP → opschaling → meer business, meer mob.effect - Leveren delen aan die vervolgens landelijk gebruikt gaan worden - Toegang tot internationale standaarden: gebruiken wat al beschikbaar is, bundelen NL invloed in nieuwe standaarden	- Aansluiten bij internationale ontwikkelingen - Stimuleren opschaling en uitrol - Van 'duizend bloemen bloeien' naar gerichte pre-deployment trajecten
	Pag. 8	Afspraken m.b.t. testprotocollen en criteria	DP part C Compliance tests	- I.p.v. per project testprocedures ontwikkelen, dit doen vanuit gezamenlijke kaders: efficiënter, kwaliteit en opschalingskansen	- Inzicht in kwaliteit van systemen die de weg op gaan
	Pag. 9	Goed aanhaken en gebruikmaken van wat internationaal beschikbaar is en beïnvloeden vanuit Nederlandse sterkten	- Actieve Nederlandse community die goed verankerd is in internationale community - Weten waar/ wie/ hoe internationaal speelveld invloed uitoefenen	- Niet overal zelf bij hoeven zijn, maar toch de stem van Nederland brengen - Gebruikmaken van wat internationaal beschikbaar is - Inbrengen van Nederlandse resultaten (DP) op relevante internationale plekken	- Aansluiten bij internationale ontwikkelingen en gremia die gaan over architectuur en standaarden
Security	Pag. 11	ETSI standaarden vertalen naar nationale aanpak	PKI standaard ETSI met leeswijzer / oplegger vanuit Nederlandse aanpak en processen	Versnelling van de invoering van toepasbare en schaalbare standaarden, incl. implementatierandvoorwaarden	Security Policy voor C-ITS voor Nederland in lijn met wat er

	Pag. 11	Objectief testen of systemen voldoen	PKI testomgeving	van stakeholders als RDW en RWS	internationaal beschikbaar is
	Pag.11	Compliance testen security voor hybride	Overzicht van behoefte en noodzaak aan compliance eisen voor security	Projecten InterCor, ITS Corridor, BB, C-AD rijden willen met testresultaten laten zien dat de oplossingen secure zijn en na project verder uitgerold kunnen worden. Dan moet je objectieve, breed gedragen criteria en testprotocollen hebben om dit aan te tonen.	- RDW en RWS als belangrijkste stakeholders in de community - Security beleid NL
Juridisch	Pag.13	Welke juridische risico's zijn er bij de uitrol van mijn project?	Aanspreekpunt voor de community Checklist Q&A	Gemakkelijk de juiste informatie ophalen, dat niet zelf hoeven doen, incl. internationale informatie, vertaald naar nationale kaders	- Juridisch beleid uitdragen via dit informatiekanaal - Internationale vertegenwoordiging
	Pag. 14	Privacy by design	Handreiking toegesneden op verplichtingen in de AVG	Gebruiken van de handreiking in praktijkproeven en binnen projecten	Beiden van kennis hoe met de nieuwe verordening omgegaan moet worden
	Pag 15	Aansprakelijkheid bij C-AD (truckplatooning, CACC/ ZRA)	Rapport met Aansprakelijkheidsrisico's bij multibrand C-AD	- Voorkomen eventuele showstoppers - Verzekeraars zijn belangrijke stakeholders uit de community	Inzicht in wat nodig is aan wet- en regelgeving
Data	Pag. 16	Verbeteren toegang tot data en interfaces van voertuigen, zowel in praktische zin (bijv. voor data task force) als in juridische zin (bijv. met regelgeving), voor projecten en de internationale arena.	Afspraken en adviezen hierover vastleggen in de Dutch Profiles	- Gemakkelijker en eenduidiger toegang tot data - Internationale standpunten vanuit NL hierover	- Input voor Data task Force, opvolging high level meeting - Mogelijkheden voor markt vergroten/ mogelijk maken, binnen het (juridisch) kader waarvoor overheid verantwoordelijk is
Human Behaviour	Pag. 17	Hoe houden we gelijkblijvende verkeersveiligheid bij gebruik van Smart Mobility?	- Position paper - Afspraken hierover in Dutch Profile	Vergemakkelijken implementatie van nieuwe geautomatiseerde systemen en applicaties	Minimale set van ge- en verboden bieden waarmee gelijkblijvend level van verkeersveiligheid gegarandeerd wordt
	Pag. 18	Wat is de invloed van divergentie van ADAS op verkeersveiligheid en de doorbraak van autodelen	Memo probleemidentificatie	Onderbouwing voor positie-inname binnen de discussie over een noodzaak tot standaardisering van ADAS	Inzicht in noodzaak voor bijsturing/ marktbeïnvloeding met het oog op verkeersveiligheid en het toekomstscenario voor autodelen

Kruispunten	Pag 20	<ul style="list-style-type: none"> - Landelijk borgen van afspraken over standaarden, koppelvlakken en andere iVR1 producten - Samenwerking tussen wegbeheerders onderling en wegbeheerders en industrie structureel borgen - Ketenregie kunnen blijven voeren 	<ul style="list-style-type: none"> - Ingeregelde governance met draagvlak bij overheden & bedrijfsleven -Zorgvuldig proces en inzichtelijke documentatie over actuele standaarden en andere relevante producten -Voldoende deelname/inbreng van nieuwe dienstverleners mogelijk maken 	<ul style="list-style-type: none"> - Beschermen investeringen in Talking Traffic - Standaardproducten leveren t.b.v. de reguliere vervangingsmarkt - Voorkomen van kennisverlies bij overheden - Aanjagen transities VM cnf Routekaart 	<ul style="list-style-type: none"> - Aansluiten bij internationale standaarden (mede irt automotives) - Borgen van interoperabiliteit - Voldoende zekerheid om strategisch te kunnen blijven investeren

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Inleiding/Aanleiding	1
De Smart Mobility Community for Practices and Standards	1
Leeswijzer	7
Overzicht werkagenda	7
Wijzigingen ten opzicht van versie mei 2017	7
Architectuur & Interoperabiliteit	8
Update Dutch Profiles Part A en B	8
Versie 1 Dutch Part C: Compliance test	8
Wie acteert waar, internationale afspraken	9
Security	11
PKI-standaard en Security policy voor C-ITS in Europa (3.2)	11
PKI testomgeving Smart Mobility én Proof-of-Concept opzet voor IFAL-PKI-voertuigcertificaten (3.2)	11
Compliance	11
Security standaardisatie	11
Juridisch	13
Kennisbank/Vraagbaak Juridische aspecten en risico's van nieuwe mobiliteitsoplossingen	13
Privacy by design	13
Internationale overleggen en producten	14
Aansprakelijkheid Platooning	15
Data	16
Toegang tot data en interfaces in voertuigen	16
Human Behaviour	17
Verkeersveiligheid en harmonisatie van de distributie van de dienst aan de eindgebruiker	17
Inzicht in invloed van divergentie van ADAS op verkeersveiligheid en de doorbraak van autodelen	18
Kruispunten	20
Organisatie van de Smart Mobility Community for Practices and Standards	21

Leeswijzer

Overzicht werkagenda

Deze werkagenda start met een aantal thema-overschrijdende vraagstukken. Daarna volgt per thema - Architectuur&Interoperabiliteit, Security, Juridisch, Human Behaviour, Data en Kruispunten - een beschrijving van relevante thema's, vraagstukken bij thema's, gekoppeld aan projecten in de tijd, met een heldere omschrijving van het gewenste resultaat: type product. Typische producten zijn bijvoorbeeld:

- Richtlijnen, handreikingen
- Architecturen
- Standaarden, afsprakensets
- Methodes, bewezen werkwijze
- Lessons learned
- Overzichten en relevante publicaties (bijv internationale stakeholders)
- Gezamenlijke standpunten (bijv 'de stem van NL' tav internationale vragen aan NL): positionpapers, fiches en gezamenlijke standpunten (in toenemende mate van dwingendheid)
- Notities met gedragen adviezen tan aanzien van vervolgaanpak
- Een bereikte overeenstemming of gedragen analyse en/of perspectief op basis van 1 of meerdere gesprekken van belanghebbenden, al of niet aangevuld met experts.

Om de impact van de werkagenda te vergroten is per product benoemd bij welke doelgroep het product onder de aandacht wordt gebracht, bijvoorbeeld CLEPA, FIA, VNG, Verbond van Verzekeraars, ISO, NEN, EuroNCAP, diverse Brusselse/Europese Commissie gremia als Gear2030, etc.

Wijzigingen ten opzicht van versie mei 2017

Ten opzichte van de versie van mei 2017 zijn er een aantal stukken gewijzigd:

1. Op basis van de gesprekken met de stakeholders is in de afgelopen weken besloten om het thema **Kruispunten** als apart thema toe te voegen aan de Smart Mobility Community. De uitwerking van het thema **Impact** heeft een sterke relatie met de Monitoring- en Evaluatierol van Connecting Mobility en het thema **Verkeersmanagement** met het uitvoeringsplan VM van RWS. De rol van de community voor deze onderwerpen wordt nog nader bepaald. Daardoor vallen deze twee thema's buiten de scope van deze werkagenda.
2. Naast de vraagstukken die onder het thema kruispunten vallen zijn er een aantal nieuwe vraagstukken toegevoegd ten opzichte van de versie van mei 2017, dat zijn de volgende vraagstukken:
 - (Security) PKI-standaard en Security policy voor C-ITS in Europa (3.2)
 - (Security) PKI testomgeving Smart Mobility én Proof-of-Concept opzet voor IFAL-PKI-voertuigcertificaten (3.2)
 - (Human Behaviour) Inzicht in invloed van divergentie van ADAS op verkeersveiligheid en de doorbraak van autodelen
3. Ten slotte is er een prioritering aangebracht voor de vraagstukken die in 2017 behandeld zullen worden en de vraagstukken die in 2018 behandeld zullen worden. Ten opzichte van de vorige versie zijn alleen de vraagstukken die in 2017 behandeld zullen worden in deze werkagenda te vinden.

Architectuur & Interoperabiliteit

Update Dutch Profiles Part A en B

VRAAGSTUK

De Dutch profile bevat idealiter alle standaarden en afspraken die we binnen het werkveld van Smart Mobility in Nederland hebben gemaakt. Momenteel bestaat deze uit 2 onderdelen: Part A Use case catalogue, Part B Requirements. De profile dient onderhouden te worden hetgeen concreet betekent, uitbreiden waar nodig en updaten waar verbeterd kan worden. De huidige profile wordt gebruikt in diverse tests en demo's waaronder de Testfest 3-6 juli. Ervaringen dienen verwerkt te worden in een update van de profile. Uitbreiding zal met name plaatsvinden op use-cases vanuit Talking Traffic, Cellulair en Hybride.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- Update Dutch Profile, beschikbaar te stellen via de eerder genoemde "bibliotheek"
- Reguliere update aan community (info letter) van ontwikkelingen
- Positioning paper met betrekking tot Hybrid communicatie – eind juli (op basis van de resultaten van InterCor)
- Overzicht Hybrid initiatieven en open issues
- 2-3 expert sessies

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Voor alle stakeholders in het werkveld van Smart Mobility die implementatiekeuzes moeten maken;

WERKVORM

Om een goed beeld te krijgen en houden van wensen en vragen vanuit de projecten, zal er actief gezocht worden naar een dialoog met de lopende projecten. Zo zal er gericht deelgenomen worden aan Talking Traffic sessies om zodoende een goed beeld te krijgen/houden van de technische ontwikkelingen binnen dit programma. Voortgang en identificatie van profile issues.

Actief benaderen van projecten w.o. PPA, SmartwayZ.NL.

Vorbereiden van profiles voor geprioriteerde use-cases (incl. 4G). Organiseren van technisch inhoudelijke werksessies met stakeholders (eerste zal betrekking hebben op SPaT MAP standaarden. Analyseren van resultaten van Testfest t.b.v. update van Dutch Profile. Het zal hier met name de use-cases van de C-ITS Corridor betreffen (RWW (IVI), IVS, CRW en PVD).

Inhoudelijke product Dutch Profile.

Er is hierbij nauwe samenwerking nodig met de andere thema's omdat deze voor onderdelen belangrijke input vormen voor de Dutch Profile. Met name Kruispunten, Human Behaviour en Security zijn van belang.

Versie 1 Dutch Part C: Compliance test

VRAAGSTUK

Vanuit de verschillen projecten en initiatieven is dringend behoefte aan eerste testprotocollen en procedures. Doel van deze procedures is om a) voorafgaand aan de implementatie (het op straat zetten) een aantal tests uit te voeren zodat men weet of de verschillende onderdelen volgens afspraken werken en b) om tijdens de demonstraties (na implementatie) de werking te verifiëren en het gericht te testen.

Deze testprocedures vormen part C van de Dutch Profile en zijn momenteel nog niet beschikbaar.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- Part C: 1^e draft Compliance tests (te koppelen aan de Dutch Profile Part A en B);
- Tussenproducten TBD;
- Expert sessie

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Voor alle stakeholders in het werkveld van SmartMobility die use-cases concreet willen implementeren. Er is hier met name vanuit de projecten behoefte aan (TT, SmartwayZ, C-ITS Corridor,...)

WERKVORM

Vanuit TASS zijn hier al eerste stappen in gemaakt. Er zal een stappenplan opgezet moeten worden voor het inrichten van testprocedures.

De eerste stappen hierin zijn:

- het inventariseren van de concrete behoeften vanuit invalshoek de projecten en experts
- het afkaderen van compliance “onderwerpen”
- het inzichtelijk maken van wat er (inter)nationaal al beschikbaar is (ook weer via de bibliotheek)
- opstellen van raamwerk van testprotocollen
- opstellen van testprotocollen

Als middel voor de 1^e twee stappen is het voorstel om een expert sessie te organiseren. Deze dient wel door experts voorbereid te worden.

Wie acteert waar, internationale afspraken

VRAAGSTUK

Nederlandse partijen (zowel overheden als bedrijven) zitten in verschillende platforms, werkgroepen, commissies, high level groups etc. Vanuit RWS/IenM heeft een inventarisatie plaatsgevonden van wie waar acteert. Vanuit de Ronde tafel A&I is afgelopen jaar ook een dergelijke inventarisatie gemaakt, meer vanuit de markt. De strategie met betrekking tot internationale aansluiting is: ‘wat internationaal beschikbaar is overnemen en wat er niet is landelijk ontwikkelen en daarna op Europees niveau onder de aandacht brengen’. Dit vereist dat we goed weten wie vanuit Nederland waar zit en een proces waarin we ‘de stem van Nederland’ in Europa optimaal kunnen laten horen, respectievelijk ‘de ontwikkelingen vanuit Europa’ optimaal inbrengen in nationale projecten.

Vanuit de lopende NL-projecten en initiatieven is afgelopen jaar veel ervaring opgedaan die internationaal ingebracht moet worden om te borgen dat deze kennis meegenomen wordt in de updates en aanscherpingen van de internationale standaarden. Hiermee wordt voorkomen dat Nederland een “eiland” met eigen standaarden wordt en worden marktkansen gecreëerd voor de NL-bedrijven.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- Update Internationale aansluiting: in dit overzicht is terug te vinden wat de voor Smart Mobility van belang zijnde internationale platforms, gremia zijn en wie hierin acteert. Dit overzicht zal beheerd en onderhouden moeten worden en voor iedereen vrij toegankelijk.
- Internationale agenda: overzicht van data van internationale beslismomenten.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Voor alle stakeholders in het werkveld van Smart Mobility die implementatie keuzes moeten maken. Het betreft hier met name Stakeholders die internationale belangen hebben.

WERKVORM

De 2 overzichten worden geïntegreerd en getoetst bij de stakeholders. Alle geïdentificeerde internationaal opererende stakeholders die in van belang zijnde platforms acteren worden middels email "gebriefed" over de huidige agenda, zijnde de Dutch Profile. Tevens worden zij verzocht inzicht te geven in de belangrijke beslismomenten/data hetgeen moet leiden tot een internationale agenda. Het lijkt, gezien de omvang van de groep en de diversiteit niet zinvol hier een specifiek overleg voor te plannen. Uiteraard vindt hierbij de benodigde afstemming plaats met InterCor en C-Roads.

Een klein team van experts zal actief deelnemen aan standaardisatie werkgroepen ter bevordering van de inbreng van Nederlandse expertise. Een eerste initiatief loopt momenteel via het DSRC Committee van SAE waar een nieuwe richtlijn wordt opgesteld "Recommended practices for SPaT & MAP". Dit wordt een handboek voor implementatie en er worden verbetervoorstellen gedaan van de normen/standaarden, op basis van de ervaringen uit projecten. Komende maanden zal hier bijvoorbeeld de C-ITS Corridor en de TT ervaringen worden ingebracht.

Er zal met regelmaat terugkoppeling plaatsvinden aan de community van hetgeen er internationaal is ingebracht en ontwikkeld. Deze terugkoppeling zal onderdeel moeten vormen van de algehele communicatie strategie van de community.

Security

PKI-standaard en Security policy voor C-ITS in Europa (3.2)

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

Diverse ETSI standaard documenten (updates), ETSI pre-study on pseudonym change strategy, C-ITS platform Security Policy en reviews/ input voor WG Data protection

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Het belang is de versnelling van de invoering van praktisch toepasbare en schaalbare standaards. Een voorbeeld is de toepassing van IFAL waarmee NL anticipeert op roadblocks die leiden tot vertraging. We nemen ook de implementatierandvoorwaarden van stakeholders als RWS en RDW in een vroeg stadium

WERKVORM

Deelname aan plenaire internationale meetings, conference calls on geselecteerde work items, reviews en input organiseren met stakeholders als RWS, RDW en NXP. Alignment via C-ITS platform NL, bilaterale afstemming met OG (Marcel Otto), periodieke afstemming met WG Data protectie.

PKI testomgeving Smart Mobility én Proof-of-Concept opzet voor IFAL-PKI-voertuigcertificaten (3.2)

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

Testomgeving die PKI-certificaten kan uitgeven voor voertuigen en wegkantobjecten in pre-deployment-projecten die gebruikmaken van C-ITS of die die anderszins nodig hebben.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

InterCOR en mogelijke andere pre-deployment-projecten.

WERKVORM

Werkvorm nog nader te bepalen.

Compliance

VRAAGSTUK

Inventarisatie van behoeftes en noodzaak aan Compliance-eisen Security ITS-objecten (voertuigen en wegkant) met stakeholders (RWS, RDW, etc) projecten (o.a. BB) en programma's (o.a. Autonom) (3.1/ 3.3)

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

Nog nader te bepalen.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Doelgroep en belang nog nader te bepalen.

WERKVORM

Werkvorm nog nader te bepalen.

Security standaardisatie

VRAAGSTUK

Integratie Security in Dutch Profiles (Architectuur&Interoperabiliteit)

Het beheer en de ontwikkeling van Security profiles (incl. de PKI voor C-ITS) is tot op heden separaat georganiseerd geweest van die van de Dutch Profiles. Bij InterCOR is dit voor de eerste keer

geïntegreerd aangepakt. De geïntegreerde structuur en governance willen we bestendigen. Daarnaast is er behoefte om gezamenlijk voor andere Smart Mobility-toepassingen, bijvoorbeeld met een cellulaire of hybride communicatiecomponent het Security framework als onderdeel van de Dutch profiles te ontwikkelen en uit te werken.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

Review Dutch Profiles (zie ook de werkagenda van Architectuur & Interoperabiliteit).

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Doelgroep en belang nog nader te bepalen.

WERKVORM

Werkvorm nog nader te bepalen

Juridisch

Kennisbank/Vraagbaak Juridische aspecten en risico's van nieuwe mobiliteitsoplossingen

VRAAGSTUK

Het aantal experts dat betrokken is bij de juridische aspecten van Smart Mobility (SM) is beperkt en de behoefte vanuit projecten maar ook vanuit bedrijven en de overheid aan meer kennis en informatie over de juridische aspecten groot. De ontwikkelingen daarin bij implementatie van C-ITS en automatisering, vragen om het inrichten van een informatiekanaal ten behoeve van de ITS community. Een plek in een gezamenlijk portaal is een goede methode om de kennis en kennisontwikkeling op de juridische aspectgebieden ter beschikking te stellen.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- Checklist en Q&A, overzicht en duiding relevante publicaties.
- Publicaties vanuit het juridisch aspectgebied, bijvoorbeeld een aspect-gebonden risicolijst gekoppeld aan use cases

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Het belang van de activiteit zit in de noodzaak om de kennis die wordt opgedaan over de juridische aspecten van innovaties als Coöperatief- en Automated rijden te laten landen in de praktijk, door middel van een goed toegankelijk communicatiekanaal. Tevens wordt daarbij een (inter)nationaal netwerk opgebouwd waarvan gebruik kan worden gemaakt zowel om belangen in te brengen en te verwezenlijken als om informatie te verkrijgen van andere spelers. De doelgroep omvat de gebruikers, zoals leveranciers, serviceproviders en wegbeheerders, bij de overheid (beleidsmakers, toezichthouders) en belangenorganisaties als ANWB, RAI etc.

WERKVORM

De trekker van het aspectgebied zal ervoor moeten zorgen dat de ontwikkelingen in coöperatief en autonoom rijden zoveel mogelijk worden ondersteund door relevante content. Dit is een permanent proces waarbij de betrokken experts in het netwerk zullen worden ingezet. De crew van het webportaal zal zorg dragen voor de technische invulling. Om voldoende aandacht te genereren voor het webportaal en om ook het aanbrenge van informatie vanuit het netwerk te stimuleren worden themabijeenkomsten georganiseerd, waar de meest actuele en urgente issues worden besproken. De frequentie daarvan is, afhankelijk van de actualiteit, nader te bepalen tussen 2 en 4 per jaar.

Privacy by design

VRAAGSTUK

In mei 2018 wordt de nieuwe Verordening Gegevensbescherming van kracht. Daarin zijn en 'Privacy by Design' en 'Privacy by Default' (PbD2) als standaard verplichtingen opgenomen. Gelet op de daaruit voortvloeiende noodzaak om een dataprotectie-proof smart mobility oplossingen te realiseren is inmiddels een begin gemaakt met het verder uitwerken van een 'privacy by design' handreiking die daarbij ondersteunt. De handreiking levert onder meer een bijdrage aan het noodzakelijke vertrouwen van burgers en politiek in Nederland en in slimme data- en communicatietoepassingen in het verkeer (Dutch Profile PART E). De primaire doelgroep zijn de verantwoordelijken voor het ontwerpen van Smart Mobility applicaties.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- Een nieuwe op de verplichtingen in de AVG toegesneden versie van de handreiking PbD2.
- Toetsingsresultaten van de nieuwe handreiking door middel van ervaring op te doen in praktijkproeven en binnen projecten.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Privacy by Design en Privacy by Default vormen de basis voor de omgang met gegevens onder de nieuwe Algemene Verordening Gegevens verwerking. Een goede implementatie van de dataprotectieregels is van wezenlijk belang voor het succes van Smart Mobility. De nieuwe handreiking draagt bij aan en leidt tot goede kennis over de manier waarop PbD2 moet worden ingezet om een toetsbaar, juridisch houdbaar, resultaat te kunnen behalen.

De doelgroep bestaat uit alle stakeholders van C-ITS, maar in het bijzonder de verantwoordelijken voor het op de markt brengen en/of gebruiken van Smart Mobility applicaties. De handreiking speelt een rol door het gehele ontwerpproces, bij het motiveren van de gemaakte keuzes en bij de uiteindelijke dienstverlening.

WERKVORM

- Verzamelen van informatie over privacy by design toepassing nationaal en internationaal
- Verdiepingsslag met experts uit PbD2 en SM-praktijk, toepassen op model use cases
- Toetsen van de nieuwe handreiking in workshops met de doelgroep.

Internationale overleggen en producten

VRAAGSTUK

C-ITS houdt niet op bij de grenzen. Het is een EU breed project dat door de EU Commissie in het EU C-ITS platform is opgepakt. Dataprotectie is een belangrijk onderdeel bij de invoering van C-ITS in Europa. Vanaf volgend jaar mei is de nieuwe AVG van kracht, en een nieuwe E-privacy Verordening is in voorbereiding. Gelet op de opstelling van de toezichthouders en de interpretatie van de nieuwe regelgeving dreigt een patstelling te ontstaan tussen de C-ITS technologie met CAM en DENM berichten en de (nieuwe) dataprotectie wetgeving. Gelet op het dwingend karakter van de dataprotectieverordening zal in de dialoog met de technische kant en de gebruikers naar werkbare oplossingen moeten worden gezocht.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

Deelname aan internationaal overleg, opbouwen en onderhouden internationaal netwerk van dataprotectie deskundigen. Verslagen van sessies, juridische commentaren en bijdragen aan werkdocumenten van de EU. Parallel hieraan in gesprekken met projecten terugkoppeling waarbij de (internationale) kennis en inzichten in voor hun begrijpbare taal toegelicht wordt.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Nederland heeft een belang bij het tot stand komen van C-ITS. Door communicatie in het internationale veld en tekstbijdragen in werkdocumenten creëren we kennis en draagvlak voor veranderingen ofwel aan technische ofwel aan juridische kant. De genoemde inspanningen beogen de Nederlandse delegatie in de Werkgroep Dataprotectie van het EU platform C-ITS te ondersteunen.

WERKVORM

Naast de reguliere overleggen en voor- en na overleggen worden werkdocumenten en analyses gemaakt waarbij ook technische en mogelijk juridische experts kunnen worden bevroegd.

VRAAGSTUK

Binnen Werkgroep 4 van het C-ITS EU Platform is een aanvraag in voorbereiding aan de Werkgroep 29, Privacy Commissioners, waarin hun opinie wordt gevraagd over de dataprotectie die op dit moment voorzien is in C-ITS Wifi p. Inmiddels is ook een eerste voorstel voor een e-Privacy Verordening gepubliceerd, waarover de WG 29 al een opinie heeft gegeven. De richting van die opinie kan mogelijk helpen bij het invullen van de dataprotectie binnen C-ITS.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- Analyse van de Opinie 1/2017 van de Werkgroep 29 ten einde een goede basis te leggen voor de dataprotectie bij Wifi-p in de komende periode, voorafgaand aan eventuele regelgeving.
- Juridisch advies naar aanleiding van de analyse.

DOELGROEP EN BELANG

Het door beleid aangegeven belang van de activiteit is dat er op dit moment geen goede regeling van dataprotectie mogelijk lijkt zolang er nog geen wetgeving voor C-ITS is. In deze wetgeving zou de rechtsgrond (algemeen belang) van de verwerking van gegevens binnen C-ITS geregeld moeten worden.

WERKVORM

Desk research en interviews uitmondend in een rapportage.

Aansprakelijkheid Platooning

VRAAGSTUK

Nu de real life cases Truck Platooning van start gaan krijgt ook het nadenken over de risico's en aansprakelijkheden een nieuwe impuls. De belangrijkste verzekeraar, TVM, heeft aangegeven voorlopig de platoons te dekken (uni-company, uni-brand) maar bij uitbreiding naar multi company en multi-brand tegen de grenzen aan te lopen van wat onder het huidige juridische regime verantwoord is. Daarmee zouden platoons onverzekerbaar kunnen worden. De urgentie van het vraagstuk, dat de gehele community aangaat, hangt af van het gewenste en haalbare tempo bij de ontwikkeling van platooning richting deployment. De prioriteit zal in samenspraak met het project Platooning worden bepaald.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

Analyserapport van de specifieke aansprakelijkheidsrisico's bij multi-brand/owner platooning inclusief aanbevelingen voor verdere stappen en mogelijke wetgeving. Basis hiervoor is het eerdere onderzoek van Van Wees (VU) naar aansprakelijkheid bij autonoom rijden, aangevuld met gesprekken met betrokkenen aan de kant van de verzekeraars, de wegvervoerbedrijven, OEMs en overheidsjuristen.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Goede regeling van de aansprakelijkheid is een voorwaarde niet alleen voor de verzekerbaarheid van de platoons, maar ook voor de maatschappelijke acceptatie. De analyse zal veel kunnen bijdragen aan de communicatie rond platooning als het gaat om verkeersveiligheid en risicobeheersing.

WERKVORM

Om te beginnen zal een startnotitie worden gemaakt waarin het probleem en de doelstelling van het project, het vinden van een oplossing, zal worden uiteengezet. Het project zal direct worden aangehaakt bij het Platooning project. Bij het opstellen van de notitie zullen zoveel mogelijk stakeholders worden betrokken. Aan de hand van de notitie zullen scenario's kunnen worden uitgewerkt (Van Wees) die vervolgens in workshops kunnen worden besproken met de stakeholders. Vervolgens zal een rapportage worden gemaakt waarin de afwegingen nader worden toegelicht en aanbevelingen worden gedaan voor verdere stappen, bijvoorbeeld het voorbereiden van wetsaanpassing en/of het aanhaken bij EU ontwikkelingen.

Data

NB: Juridische data gerelateerde vraagstukken zijn ondergebracht bij 'juridisch'. Standaardisatie van omgang met data bij 'Architectuur & Interoperabiliteit, Security van data bij 'Security'.

Data is de olie van Smart Mobility diensten, zonder dat staan we stil. Dit leidt tot de vraag welke data we nog missen of waar is de datastroom nog te zwak om onze doelen en ambities waar te maken? In 2017 ligt de prioriteit met betrekking tot data bij het onderwerp toegang tot data en interfaces in voertuigen

Toegang tot data en interfaces in voertuigen

VRAAGSTUK

Omdat voertuigen steeds meer data genereren en door het toenemende belang van informatiediensten aan gebruikers of eigenaren van voertuigen, is ook de behoefte gegroeid aan toegang tot data en interfaces van voertuigen. Dat geldt zowel voor publieke als private partijen. De mate waarin en de wijze waarop is onderwerp van veel discussies en diverse proeven (o.a. bij RWS en RDW). In de EU en wereldwijd zijn er een aantal relevante ontwikkelingen die vragen om duidelijke positie van NL. Dat is nodig voor het ministerie van IenM in brede zin, maar ook voor vele andere belanghebbenden. Gezien de belangen en dimensies heeft het toegevoegde waarde om daarvoor een gezamenlijke positionpaper te maken met aanbevelingen wie welke actie kan nemen.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- a) teamvorming door selectie van aanvoerder en spelers
- b) analyse van relevante ontwikkelingen op basis van bestaande documenten en aanvullende gesprekken
- c) beschrijving van het internationale krachtenveld (o.a. met drijfveren en hindernissen)
- d) positionering van NL partijen en standpunten in het internationale krachtenveld
- e) formulering van praktische aanbevelingen voor acties van NL partijen

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Het ministerie van IenM (o.a. voor TT, HLM/TFD en proeven RWS en RDW), maar ook EZ, RAI, BOVAG, vlooteigenaren en vele andere soorten aanbieders van diensten en producten.

WERKVORM

Zie praktische opsomming van producten.

Human Behaviour

Verkeersveiligheid en harmonisatie van de distributie van de dienst aan de eindgebruiker

VRAAGSTUK

de hoeveelheid informatie in de auto neemt toe met toename van het aantal C-ITS applicaties, geautomatiseerde functies en In Car infotainment. Dit zet de verkeersveiligheid onder druk. Het position paper over verkeersveilig gebruik van smart devices en smart mobility laat zien dat er vanuit de markt van aanbieders van (diensten voor) smart devices nog onvoldoende oog is voor verkeersveiligheid vanuit een ecosysteem dat gericht is op een systeemaanpak waarbij er sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid. Specifiek voor smart mobility diensten is Brussel vooralsnog gericht op harmonisatie van de keten, waarbij verkeersveiligheid richting de eindgebruiker als sluitstuk wordt gezien en nog niet aan de orde is. Vanuit (internationale) projecten als InterCor, ITS Corridor en Talking Traffic wordt dit topic wel als urgent gezien en is ondersteuning gewenst.

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- (6.1) Creëren commitment n.a.v. position paper over verkeersveilig gebruik van smart devices en Smart Mobility. Bij het verkrijgen van commitment vanuit het Smart Mobility en smart devices werkveld wordt nadrukkelijk samengewerkt met de gedragscode van lenM en het voorgenomen convenant van lenM en ANWB.
- (6.2) Human Behaviour aanvulling in Dutch Profile voor een selectie van use cases (bijdrage aan product A&I en aan thema-overstijgend onderwerp). Overzicht van geïdentificeerde 'brokken' verkeersinformatie, als ge- en verboden, waaraan t.a.v. verkeersveiligheid aanvullende eisen moeten worden gesteld om deze verkeersinformatie voor te bereiden op de toekomst waarin ook incar informatie juridisch leidend is. Het overzicht bevat beschrijvingen van deze eisen t.b.h.v. Dutch Profile. Selectie van de uit te werken use cases volgt uit nauwe afstemming met o.a. ITS Corridor, InterCor en Talking Traffic.
- (6.3) Uitwerking in welk Brussels gremium het beste kan worden aangesloten. Met Marcel Otto is vastgesteld dat human behaviour in Brussel een topic is, maar dat Nederlandse inbreng ontbeert en dat dit een lancune is voor de aansluiting in Brussel op dit onderwerp.
- (6.4) Whitepaper 'effecten incar-info focus: op wegkant of incar'. Hiermee wordt vanuit human behaviour input gegeven aan het antwoord op de met regelmaat opkomende – en tot nu toe steeds onbeantwoorde – vraag: moeten projecten bij het incar brengen van verkeersinformatie gebonden blijven aan de informatie die via wegkant wordt aangeboden, of is het mogelijk dit los te laten en te optimaliseren op incar-maatwerk (wat meer mogelijkheden kan bieden voor innovatie). Eventueel ondersteund door een visualisatie vanuit oogpunt van de weggebruiker. De vraag speelt o.a. bij Beter Benutten.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Werkveldbrede visie op de inclusie van verkeersveiligheid binnen de ontwikkeling van C-ITS en automation, ruimte houdend voor marktinnovatie, ten behoeve van stakeholders die implementatie keuzes moeten maken en stakeholders in het werkveld van SmartMobility die positie moeten innemen op het gebied van verkeersveiligheid, C-ITS en automation in internationale gremia.

Bijdragen aan Dutch Profile en thema-overstijgend onderwerp 'Fundamentele keuze voor omzetten wegkant info naar incar info'.

WERKVORM

Creëren commitment position paper.

- Gesprekken met 8 a 10 stakeholders, zoals captains of industry, high level stakeholders (semi)overheid, Nederlandse afgevaardigden internationale gremia als EuroNCAP
- Terugkoppeling en afstemming met de community (schriftelijk en petit commite werksessie human behaviour experts) en stakeholders
- Aansluiting op processen IenM (o.a. gedragscode en convenant)

Human Behaviour aanvulling in Dutch Profile.

- Desk research naar en doorvertaling hiervan richting standaard voor gedragsaspecten juridisch leidende informatie t.b.h.v. Dutch Profile
- Gesprekken met 4 a 6 stakeholders, zoals (internationale) dienstverleners en afgevaardigden Brussel als ITS Deployment Platform WG Road Safety en C-Roads Task Force Service Harmonisation
- Regelmatige terugkoppeling en afstemming met de community en stakeholders (o.a. InterCor, ITS Corridor, Talking Traffic, HD Maps project binnen TU Research Lab)
- Testen nieuwe standaard binnen InterCor/ ITS Corridor TestFest. Waar mogelijk ook Talking Traffic

Effecten incar-info focus: op wegkant of incar.

- Workshop met gedragsexperts, waarbij de visualisaties input vormen voor deze workshop.
- Schrijftteam bereidt workshop voor, faciliteert, rapporteert en stemt dit regelmatig af met een subgemeenschap van de community (human behaviour, verkeersmanagement).

Inzicht in invloed van divergentie van ADAS op verkeersveiligheid en de doorbraak van autodelen

VRAAGSTUK

Rijtaakondersteunende systemen komen in toenemende mate op de markt. De overheid faciliteert de komst en het gebruik van rijtaakondersteuning, vanuit de overtuiging dat dit bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Tegelijkertijd constateren organisaties als ANWB, RAI, Rijkswaterstaat, IenM en RDW dat er voor de consument grote verschillen zijn in bediening en functionaliteit van gelijke typen rijtaakondersteuning tussen voertuigen. Dit werpt de vraag op in welke mate deze verschillen invloed hebben op verkeersveiligheid en de doorbraak van autodelen (een van de toekomstscenario's van het KiM).

OP TE LEVEREN PRODUCT(EN)

- (6.7) Memo probleemidentificatie. Aan de hand van verkennende gesprekken met stakeholders.
- (6.8) Overzicht invloed divergentie ADAS op verkeersveiligheid en deeleconomie. Een overzicht van de belangrijkste verschillen in typen rijtaakondersteuning tussen merken, die invloed hebben op verkeersveiligheid en de doorbraak van autodelen.

DOELGROEP EN BELANG (DUIDING VAN HET PRODUCT)

Agendering van de richting van standaardisering van rijtaakondersteuning voor alle stakeholders in het werkveld van SmartMobility die positie moeten innemen op het gebied van rijtaakondersteuning richting de eigen achterban en in internationale gremia (o.a. CLEPA, FIA, CIECA, EuroNCAP).

WERKVORM

- Gesprekken met 8 a 10 stakeholders, zoals consumentenorganisaties, verzekeraars en wagenparkbeheerders als (inter)nationale huurautobedrijven en deelautoconcepten.
- Gesprekken met 6 a 8 organisaties met kennis over functionaliteit van rijtaakondersteuning zoals leveranciers/OEMS, RAI, RDW en CBR

Juli 2017



- Desk research
- Aansluiting op community verkeersdeelnemers en/of proef met ADAS

Kruispunten

Momenteel worden er diverse projecten uitgevoerd om de verkeersregelinstallaties te vervangen met de nieuwste technologie. Hiervoor worden publiek-private afspraken gemaakt in verschillende werkgroepen zoals (CVN, ASTRIN en IVER). Voor 2017 zijn de inhoudelijke onderwerpen die binnen het thema kruispunten aangepakt worden, de volgende

- 1) Beheer en doorontwikkeling (innovatie) 5 iVRI koppelvlakken;
- 2) Beheer en doorontwikkeling (innovatie) Dutch profiles: SPaT, MAP, CAM, DENM, SRM en SSM;
- 3) Certificering koppelvlakken:
 - a) NEN 3384 Veiligheids certificering reeds wettelijk verplicht voor toestelfabrikanten;
 - b) IVERA-TLC, van/naar TLC;
 - c) TLC-FI en RIS-FI, tussen TLC en ITS Applicatie/RIS;
 - d) V-log 3.0 en IVERA-APP, van/naar ITS Applicatie;
 - e) TLEX-C en TLEX-D, van/naar TLEX;
 - f) TT koppelvlak B, t.b.v. prioritering openbaar vervoer;
 - g) TT koppelvlak B, t.b.v. prioritering nood- en hulpdiensten;
 - h) TT koppelvlak t.b.v. logistieke apparatuur (FMS, TMS)
- 4) Uitgifte en beheer unieke ID nummering van VRI's en kruispunten (o.a. t.b.v. MAP);
- 5) Uitgifte certificaten (digitale ID's) t.b.v. autorisatie in de keten van iVRI naar TLEX;
- 6) Toetsing op tijdige opdrachtverstrekking door wegbeheerders en aansluitend Kwaliteitsbewaking MAP typologieën.
- 7) Toezicht houden op tijdige actualisering van MAP typologieën.
- 8) Toezicht op beschikbaarheid afwegingskader (beleidskaders) tbv filtering van prioriteitsaanvragende voertuigen in C2
- 9) Toezicht op beschikbaarheid afwegingskader (beleidskaders) tbv afhandeling van prioriteitsaanvragen door voertuigen aan C2
- 10) Harmonisatie van beleidskaders ten behoeve van prioriteitsverlening bij iVRI's.
- 11) Toetsen op voldoen aan toetredingseisen (incl. besluitenlijst Talking Traffic), zowel initieel als vervolgens periodiek (mede op daadwerkelijke teruglevering van data aan WP3, plus de bruikbaarheid van teruggeleverde data)
- 12) Actualiseren van toetredings- en aansluitvoorwaarden binnen de waardeketen.
- 13) Releasemanagement, vaststellen en beheer van baselines

Focus in 2017 op VRI's en Kruispunten. Naarmate er meer geautomatiseerd zal worden en er ook minimale veiligheidseisen gesteld zullen worden aan kwaliteit en betekenis daarvan, zal de noodzaak om tot gezamenlijke afspraken (techniek, rollen/taken/verantwoordelijkheden, ketenaansprakelijkheid, kosten) te komen verder toenemen.

Organisatie van de Smart Mobility Community for Practices and Standards

Met de Smart Mobility Community beogen we een *proces* vorm te geven waarin belanghebbenden, samen actief werken aan randvoorwaardelijke onderwerpen. Projecten zijn hierbij een belangrijke voedingsbron maar ook de prioriteiten vanuit beleid en internationale ontwikkelingen.

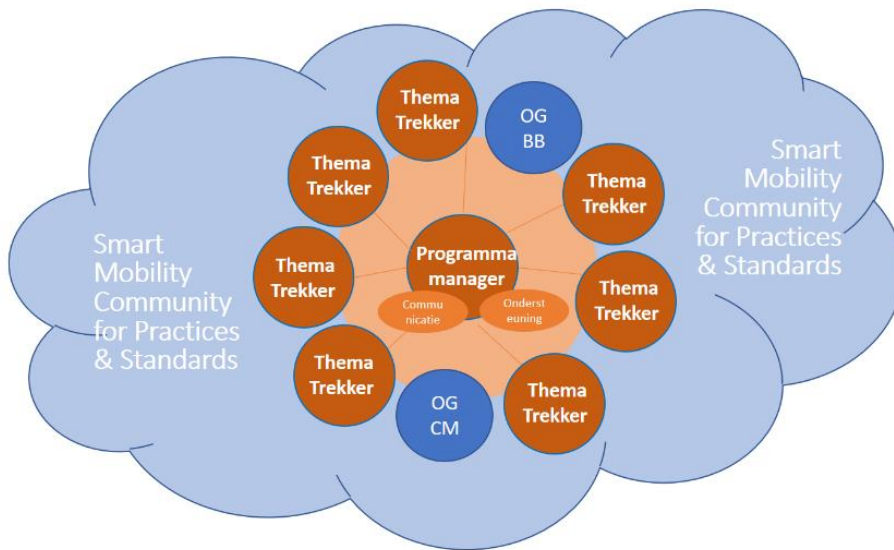
De organisatie van de community is daarom vooral gericht op het organiseren en faciliteren van processen die dit mogelijk maken. De rol van thematrekkers is daarom met name gericht op het proces waarin zij continu met elkaar en de community in gesprek zijn. Hierbij bewaken zij de samenhang tussen de thema's en sturen zij op bruikbare resultaten door en voor de community.

De werkagenda is de gezamenlijke leidraad voor de activiteiten van de community.

De werkagenda wordt samengesteld en onderhouden door partijen die actief zijn in het C-ITS (Cooperatieve Intelligente Transport Systemen) en C-AD (Connected Automated Driving) werkveld te raadplegen 'de community'. Hierbij worden publieke en private agenda's en internationale belangen gewogen. Actuele projecten en beleid zijn uiteindelijk doorslaggevend met betrekking tot prioritering.

De werkagenda wordt gerealiseerd door enerzijds in implementatieprojecten informatie en kennis op te halen en anderzijds over projecten heen nieuwe kennis te verwerven. Dit zijn beide publiek-private processen die door het programmamanagement bewaakt en bestuurd worden. DITCM voert in opdracht van Connecting Mobility en Beter Benutten het programma-management van de Smart Mobility Community for P&S uit.

De uiteindelijk prioritering en besluitvorming over welke onderwerpen (en producten) in de voorliggende periode opgepakt en gerealiseerd worden, wordt uiteindelijk door de financiers/opdrachtgevers van het randvoorwaardelijke programma bepaald, uiteraard met advies van de programmamanager en een team van trekkers voor de acht specifieke onderwerpen die in 2017 worden opgepakt. De organisatie is adaptief en dynamisch. Een werkgroep en/ of een thema wordt opgeheven als de thema agenda gerealiseerd is. Op dit moment zijn BeterBenutten en Connecting Mobility de opdrachtgevers van de randvoorwaardelijke agenda, gesproken wordt om dit uit te breiden met I&M vanuit de stuurgroep ZelfRijdende Auto.



De organisatie is adaptief en dynamisch. Een werkgroep en/ of een thema wordt opgeheven als agenda-thema gerealiseerd is.