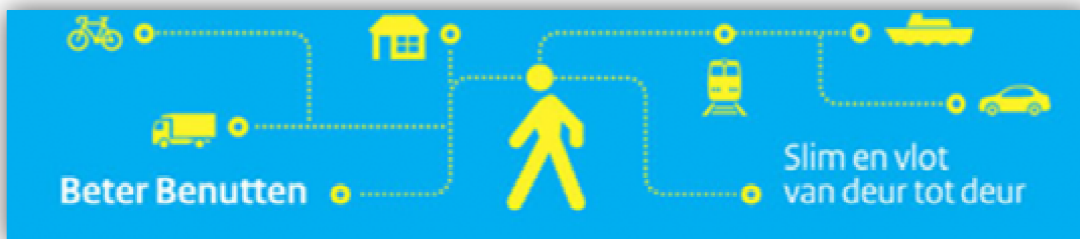
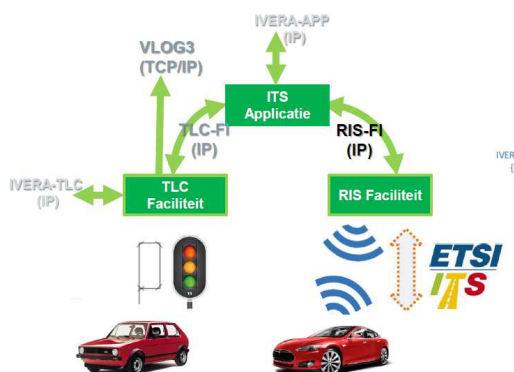


Intelligente Verkeers Regel Installatie (iVRI) – Fase 1

Deliverable L: Ivera visie

Voorstel aanpak, organisatie en besluitvorming voor beheer, borgen, certificeren, publiceren en kennisdisseminatie i.s.m. Ivera.



Datum: 28 januari 2016
Versie: final

Voorwoord

In juni 2015 is opdracht verstrekt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu via het Beter Benutten Vervolg (BBV) programma aan vier VRA leveranciers om te komen tot een gezamenlijke definitie van VRA standaarden ten behoeve van connected en coöperatieve functionaliteit.

Dit document vormt Deliverable L van de afgesproken leverdelen in de opdrachtverstrekking, omschreven als “Voorstel aanpak, organisatie en besluitvorming voor beheer, borgen, certificeren, publiceren en kennisdisseminatie i.s.m. Ivera”.

Deze deliverable geeft een overzicht van de stand van zaken in december 2015 over welke rol de stichting Ivera in het nieuwe speelveld van coöperatieve mobiliteit zou moeten gaan spelen. Deze visie is afgestemd met het bestuur van de stichting en zal verder worden uitgewerkt in de eerste helft van 2016.

Dit document is tot stand gekomen door samenwerking van de vier leveranciers in de werkgroep bestaande uit:

Herman van der Vliet,
Nuno Rodrigues



Eddy Verhoeven,
Gerben Passier



Freek van der Valk



Peter Goossens



Huidige stand:

De Stichting Ivera is opgericht met als doel het Ivera protocol te beheren en nieuwe releases vrij te geven en een certificatie uit te voeren op verkeersregel apparaten. Hierdoor kunnen verkeersregel automaten middels een open koppelvlak communiceren met een verkeerscentrale.

Nieuwe wereld:

Vanuit een nieuw perspectief waarbij de verkeerdeelnemers meer individueel geïnformeerd gaan worden, zijn er meerdere koppelvlakken nodig tussen een verkeersregel apparaat en de buitenwereld. Door het Ministerie IenM is vanuit het programma Beter Benutten aangedrongen op een vernieuwing en Nederland leidend te laten zijn bij de invoering en toepassing.

Behoefte:

Aangezien de markt voor verkeersregelautomaten een open markt is zal er een standaardisatie lichaam nodig zijn die deze koppelvlakken beheert en doorontwikkeld. Dit staat los van diverse normen die gesteld worden aan een verkeersregelautomaat.

Visie:

De Stichting Ivera in haar huidige vorm wordt gedreven door de verkeersindustrie. Dewegbeheerders zijn vertegenwoordigd voor en betrokken in besluitvorming en richting.

Deze nieuwe wereld heeft ook behoefte aan een Stichting die aansluit aan de hedendaagse manieren van samenwerking tussen overheid en industrie. Daartoe zal een Stichting Ivera 2.0 moeten ontstaan die hier invulling aangeeft. Daartoe zijn voorbeelden van een publiek private samenwerking voorhanden waarin de belangen van overheid en industrie samenkomen en evenwichtig zijn. Dit proces is inmiddels opgestart om in gezamenlijk de wederzijdse belangen vast te stellen. Ook is de wederzijdse intentie is uitgesproken om aan de publiek private samenwerking gevolg te geven. Vanuit IenM zal dan ook moeten worden aangegeven dat zij de Stichting Ivera aanwijzen als leidende belangenorganisatie voor standaardisatie en beheer van open koppelvlakken voor verkeersregelautomaten.

Het proces van migratie zal het komende eerste halfjaar van 2016 tot de nieuwe vorm van Ivera 2.0 moeten leiden.

De belangrijkste taak van de Stichting Ivera 2.0 is het beheer en doorontwikkelen van de vier koppelvlakken voor de verkeersregelautomaat, zoals die in de nieuwe architectuur iVRI zijn vastgesteld. Dit conform de ontwerpprincipes zoals die op Europees niveau vastgesteld zijn in de ETSI standaarden voor het ITS domein¹. Hierbij komt ook de certificering van automaten die volgens deze standaard gaan werken. Middels deze certificering worden automaten op straat ingezet die getoetst zijn aan een juiste werking. Een automaat die volgens deze standaard wordt ingezet verkrijgt een certificaat en voor inzet hiervan wordt een licentiemodel gehanteerd. Het licentiemodel heeft tot doel om de ontwikkelingen en

¹ ETSI EN 302 665 Intelligent Transport Systems (ITS) Communication Architecture

certificeringen te bekostigen. In de Stichting Ivera wordt dit model al gehanteerd en kan blijven bestaan.

Er zal een nauwe relatie met service providers en de automobieliindustrie ontstaan. Dit perspectief moet tenminste in een Europees kader worden geplaatst. Dit leidt er toe dat de Stichting Ivera ook landelijk moet zijn aangesloten bij aanpalende ontwikkelingen op gebied van standaardisatie. Hiertoe zal Ivera worden vertegenwoordigd in de landelijke tactische tafel die door DITCM wordt georganiseerd. Aan de orde komen hier Architectuur, Informatieveiligheid, Verkeersveiligheid en Dutch Profile in een breder verband. Standaardisatie is een primaire voorwaarde om tot een werkend systeem te komen in Nederland. De interoperabiliteit moet hiermee geborgd worden.

Voor verkeersregelautomaten is dit een richting waarin deze zaken worden geborgd. Het primaire doel van een verkeersregelautomaat blijft te allen tijde het veilig regelen van verkeersstromen volgens genormeerde voorwaarden.

Vervolg

De Stichting Ivera 2.0 zal hier een gevolg aan geven. In 2016 zal de huidige Stichting Ivera nog bestaan en zal er in loop van 2016 een transitie moment komen naar Stichting Ivera 2.0.

Een eerste taak zal zijn om de certificering voor de Proof of Concept van de iVRI te accommoderen in het certificering traject. Dit moet dan ook een referentiearchitectuur opleveren en een blauwdruk worden voor latere certificeringen.

Gelet op de grote mate van afhankelijkheden van spelers in de keten zal dit strak geregeld moeten worden. Indien dit niet wordt doorgevoerd zal er een grote mate van niet juist functioneren ontstaan hetgeen leidt tot frustraties en faalkosten. Dit zal uiteindelijk het succes van de samenwerking en interoperabiliteit in de weg staan.

De Stichting Ivera 2.0 zal g de standaardisatie van de vier koppelvlakken volgens de iVRI architectuur in de verkeersregelautomaat op een adequate wijze borgen.