

Beknopt verslag webinar “C-ITS en directe communicatie”, d.d. 19 september 2019

Presentatie door Bram van den Ende

Deelnemers (lijst niet volledig): Marcel Otto (MinlenW), Wim Vandenberghe (MinlenW), Peter-Paul Schackmann (TNO), Marcel van Sambeek (TNO), Paul Bevers (Brabant), Sebe Vogel (RWS), Gerardo Daalderop (NXP), Nuno (MAPtm), Yvonne Dierikx (RWS), Tamara Goldstein (Gemeente Helmond), Tom Wouda (Ericsson), Ton Zwiers (AT),

- Paul Bevers: Is hybride communicatie voorlopig noodzakelijk? Antwoord Bram: Ja, het werkt en er is geen aanleiding om hier vanaf te stappen. Beiden hebben voor- en nadelen.
- Peter-Paul Schackmann: vraag over slide 23/24 met scenario's (V2N en V2V) over toelichting op risico's links en acties rechts. Antwoord Bram: risico's zijn gekoppeld aan situatie dat overheid een passieve rol heeft en alles aan markt overlaat. Acties zijn gekoppeld aan actieve rol van overheid.
- Wim Vandenberghe: lenW neigt duidelijk meer naar actieve rol. Verder maakt lenW op uit feedback van automobieliindustrie (o.a. n.a.v. 5G consultatie) dat V2N / connected car zeker gaat lopen met daadwerkelijke adoptie door de markt. Beperkingen van mobiele netwerken (met name dekking in andere EU landen) kunnen een reden zijn om aanvullend V2V te gebruiken voor gebieden met beperkte netwerk dekking ('coverage gaps'). Verder geeft Wim aan dat de I2V applicaties met iVRI, zoals ontwikkeld in TT géén problemen laten zijn met 4G, ook voor tactische communicatie. 4G is daarom te conservatief getekend in slides. Antwoord Bram: mee eens, zal worden aangepast.
- Wim Vandenberghe geeft verder aan dat UC op meerdere manieren te implementeren zijn, en dit bepaald ook sterk de eisen aan netwerk/communicatie.
- Marcel Otto: vraag ter verduidelijking rondo strategisch/tactisch/operationeel: dit is toch 1-op-1 gekoppeld aan tijd dat informatie beschikbaar moet zijn op specifieke locaties? Antwoord Bram: ja, operationeel is idd meer tijdkritisch.
- Marcel Otto: door de nieuwe EU *safety regulation* voor ADAS systemen vanaf 2022 worden deze systemen belangrijker. Dit beperkt deels de noodzaak voor externe informatie voor operationeel gebruik in de directe bereik van eigen sensoren. Advies om specifiek te kijken hoe externe informatie bij deze ADAS systemen een toegevoegde waarde heeft, ook omdat deze specificaties op dit moment worden opgesteld. Denk aan beperkte bereik van sensoren (geen 360 graden, alleen beperkte zichthoek voor en achter) en op grotere afstanden (non Line-of-Sight). De externe informatie / communicatie is op dit moment niet veiligheidskritisch, vanuit voertuig met ADAS, alleen voor informeren van bestuurder. Vraag aan TNO om visie op te nemen waar WEL bruikbaar, bijv. bij platooning.
- Sebe Vogel: Ik deel het beeld dat voor automation nu externe info als extra informatiebron gebruikt gaat worden in voertuigen. Niet als enige bron op zich. Dit ziet hij bijv. in Concorda waar onderzocht wordt hoe externe informatie bruikbaar is voor autonome voertuigen. Verder ziet hij ook beperkingen in de praktijk t.a.v. de beloften van bijv. MEC: in DE betekent dit datacenters op 10 locaties i.p.v. 1 centrale, om latency te beperken. Maar dit is voor NL vergelijkbaar met een datacenter op 1 locatie om hetzelfde te bereiken (kleinere omvang NL).
- Sebe Vogel: ITS loopt achter op ontwikkelingen connected car, zie bijv. trage ontwikkelingen in VS en discussies over frequentiebanden voor ITS.

Vragen / opmerkingen via chat.

Vragen Paul Bevers:

- Is hybride communicatie voorlopig noodzakelijk?
- Zowel op HNW en OWN?
- Hoe gaat keten functioneren, met name richting SP en automobielandustrie. Niet alleen technisch maar qua toepassing en verdienmodellen.
- Hoe gaan we zorgen dat we in NL beleid maken t.a.v. communicatietechniek. Nu vanuit I&M zeer veel accent op 5G en niet op hybride
- Hoe komen we tot een gezamenlijk programma voor de onderzoeksvragen die er nog liggen?
- Is er zicht op de kosten en verdienmodellen (incl. beheer) van de diverse communicatietechnieken? Dit kan ook een keuze voor de toekomst beïnvloeden.
- Wat ten aanzien van aspecten m.b.t. privacy, security, aansprakelijkheid, beheersbaarheid, enz.?

Vraag Tim Wouda:

- Hoe voorzien jullie dat zo'n Europese V2X interchange kan worden georganiseerd? Bijv. o.b.v. ervaring NordicWay (inter-country). Nationale programma's zoals Talking Traffic is te regionaal voor OEMs, Europese aanpak erg belangrijk.

Vraag Ton Zwiers:

- Wat is de impact bij uitval van 1 van de mobiele netwerken als de afhankelijkheid van cellulaire communicatie zo groot wordt als hier voorgesteld.

Opmerking Sebe Vogel:

- Ik deel het beeld dat voor automation nu externe info als extra informatiebron gebruikt gaat worden in voertuigen. Niet als enige bron op zich.
- Verder is per use case te zien wat dan de benodigde specificaties *zijn voor externe informatie en communicatie*
- In reactie op vraag Tim Wouda: eens met het feit dat het groter is dan NL alleen. Oplossingen moeten dus ook minstens EU zijn.
- En m.b.t. communicatie methode is de financiering/verdienmodel een issue dat nog moet uitkristalliseren. Vooralsnog zie ik geen (mobiele) netwerk *operator* die in directe communicatie brood ziet. Vraag is wel of je dat als taak van wegbeheerder moet zien zoals we dat nu ook doen.