

Raamakkoord als FAQ voor nieuwe generatie wegkantsystemen

## ► Weg en weggebruiker permanent met elkaar in gesprek

**De 'weg' praat de individuele automobilist bij. Niet alleen welke route of welke snelheid voor hem het snelst en veiligst is, maar bijvoorbeeld ook met welke kosten die gepaard gaan, bij kilometerbeprijzing. Voorbeelden van de nieuwe generatie wegkantsystemen, waarover Rijkswaterstaat een akkoord heeft gesloten met ASTRIN, brancheorganisatie van de verkeersindustrie.**

Het nieuwe model heeft twee voordelen. Ten eerste is het leveranciersafhankelijk en wordt het gekenmerkt door een open architectuur. Tegelijk verkent het akkoord welke technologische mogelijkheden wegkantsystemen (WKS) van morgen kunnen bieden.

'Dynamisering en interactiviteit zijn wat dit laatste betreft trefwoorden', meent Paul van Koningsbruggen van Technolution. Het Gouwse projectbureau in technische automatisering leverde eerder in opdracht van Rijkswaterstaat al een universeel wegkantplatform. Dit leveranciersafhankelijke model moet de weg vrij maken om extra verkeersgegevens in te winnen, bijvoorbeeld voor het instellen van trajectcontrole. Huidige wegkantsystemen zijn statisch te noemen in vergelijking met wat ze in de toekomst kunnen. Nu sturen ze alleen signaalgevers, zoals dynamische route

informatie panelen (DRIP's) en matrixborden, aan. Verder spelen ze een rol bij automatische incidentdetectie en loggen ze verkeersgegevens. Wil een wegbeheerder 'meer' of 'anders', dan vergt dat al gauw een nieuwe softwareapplicatie. In het model van de nieuwe generatie wegkantsystemen kan er een permanente (handmatige of volautomatische) aanpassing van gewenste parameters plaatsvinden. Wegkantsystemen kun-

nen in de toekomst direct gegevens inwinnen van individuele voertuigen en omgekeerd individuele automobilisten bedienen van verkeersinformatie op maat. De auto wordt signaalgever en signaalontvanger tegelijk. 'Het belang van die interactiviteit is dat een beter beeld van de actuele wegsituatie ontstaat. Bovendien bevorderen snellere en betere waarschuwingen aan individuele weggebruikers de verkeersveiligheid. Ook doorstroming en bereikbaarheid worden ermee gediend, omdat moderne wegkantsystemen de verkeersstroom beter kunnen harmoniseren en homogeniseren', licht Van Koningsbruggen toe. Volautomatisch kunnen

zulke systemen bijvoorbeeld gebiedsgewijs de regie voeren over een optimale toedeling van de verkeersstroom in een bepaalde regio. Van Koningsbruggen taxeert dat tussen 2015 en 2020 een dergelijke graad van interactiviteit een feit kan zijn.

### Functionaliteiten

Pluspunt voor de korte termijn is dat wegbeheerders dankzij het akkoord tussen Rijkswaterstaat en ASTRIN minder afhankelijk worden van de 'toevallige' leverancier van een WKS. In de raamovereenkomst worden toekomstige functionaliteiten vastgelegd. <<<

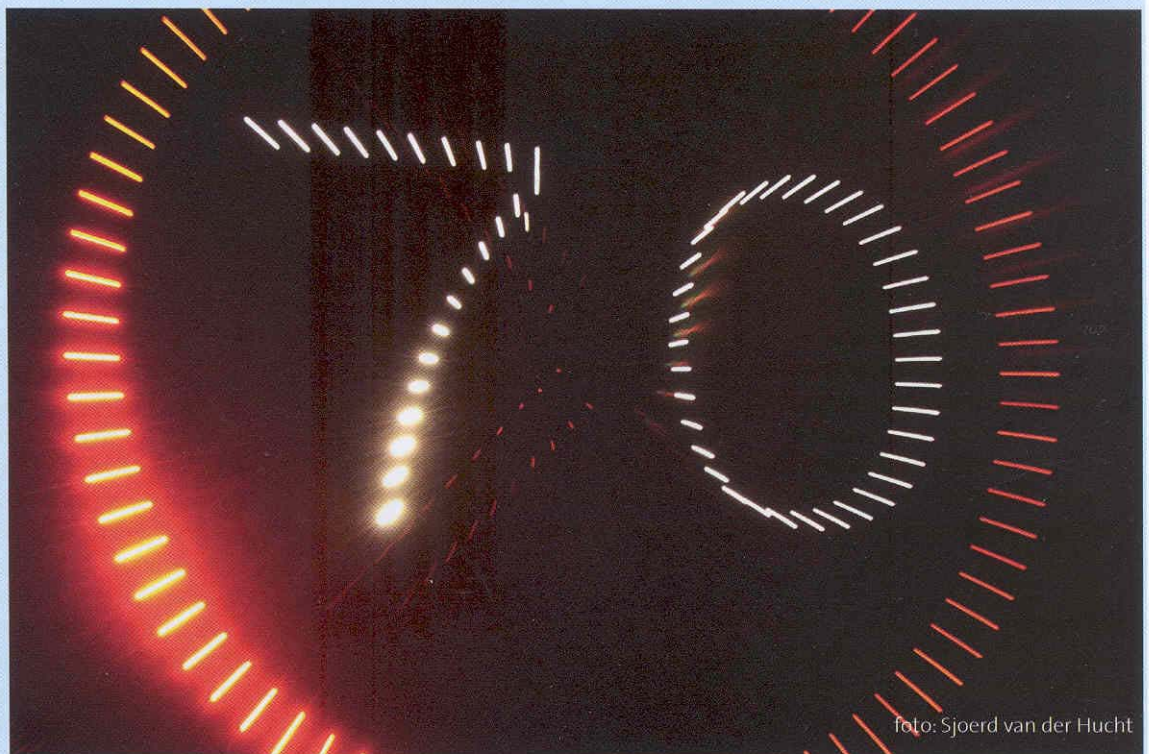


foto: Sjoerd van der Hucht

Huidige wegkantsystemen zijn statisch te noemen, ze sturen alleen signaalgevers aan