



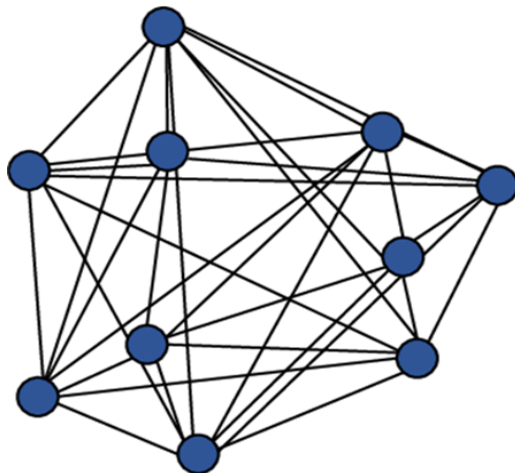
Ministerie van
Landbouw, Natuur
en Voedselkwaliteit



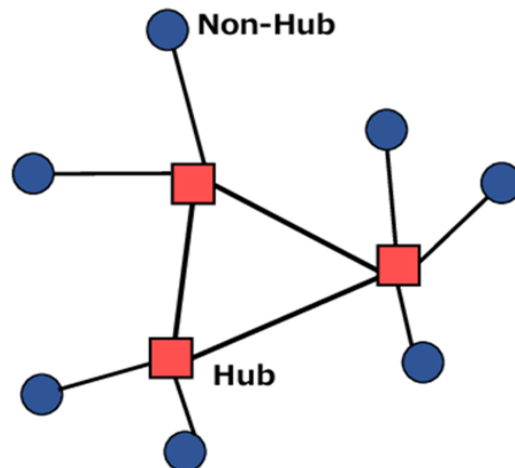
Pilot Intelligente Toegang voor bijzonder Transport: Super EcoCombi (SEC) en EcoCombi (LZV)

Dinsdag 23 maart 2021 | online

Marcel Otto
Robbert Janssen



Point-to-Point



Hub-and-Spoke



Agenda vandaag

- › Doel van deze bijeenkomst
- › Toelichting Intelligente Toegang
 - Aanleiding en doelen
 - Aanpak en huidige status
- › Update ontheffingsproces Super EcoCombi
- › Terugkoppeling bilaterale gesprekken
- › Aandachtspunten vervolgproces
 - Van onze kant
 - Van jullie kant



Voorbereidende gesprekken gevoerd

Transporteurs



Jan Huys



Willem Bergsma



Paul Kleyweg
Ingmar Coppoolse



Iris Cornelissen
Mark van der Drift

FMS service providers



Harold Oosterbroek
Pieter Geert Bossaert



Marco Kranenbroek
Paul Elling
Alexander Wasiak



Twan Goossens

ICT – automotive telematica



Wim Vossebelt



Nuno Rodrigues
Jaap Vreeswijk



Hans Togtema



Doel van deze bijeenkomst

Verkennen
beschikbaarheid data,
informatiediensten en
systemen in NL-markt tbv
pilot intelligente toegang
bijzonder wegtransport

Belangstelling peilen voor
vormen van
samenwerking en een
daarbij passende
marktvraag

Organisatie en
aandachtspunten voor
vervolg

Terugkoppeling gesprekken

Discussie vandaag



Intelligente Toegang



Met toepassing van intelligente toegang is aantoonbaar te verantwoorden dat de potentiële voordelen van grotere/zwaardere voertuigen voor duurzaamheid en doorstroming structureel opwegen tegen potentiële nadelen voor veiligheid van verkeer, assets of het gelijk speelveld en de beoogde modal-shift

- Vertrouwen creëren voor zwaar wegverkeer voor ander weggebruikers en de maatschappij
- Vlot, veilig en duurzame vrachtverkeer over netwerken en in ketens
- Benutting digitaliseringsmogelijkheden
- Constructieve veiligheid (asset management) én verkeersveiligheid
- Van 'high capacity vehicles' naar 'high quality transport'



Datavelden en fasering

In ontwikkeling
Versie 23 maart 2021

	Fase II Q2-Q3/21	Fase III Q3/21 – Q3/22	Fase IV Q3/22 – Q4/23
Basis voor data-delen	eCMR/TMS, eFMS, iShare, DEFLog, BDI en/of datalogging systeem in voertuig	Near-real-time datadeling via service provider, DATEXII, 4/5G, eCall, EDR, DSSAD, CAN/OBD/OBU	Real-time datadeling gecertificeerd mbv trusted third party (publieke taak), eFTI
Vooraf per rit	Lading: soort (deelmarkt), maten en gewichten, verdeeld per laadeenheid		
	Voertuig (statisch): VIN/kenteken van trekker en laadeenheden, assen, motortype	Beschikbare ADAS, zoals FCW/AEBS, TPMS, rijbaanassistentie en dodehoekdetectie	
	Voertuig (dynamisch): gewicht (toelaatbaar per constellatie, tot. incl. lading, aslasten), bandentype/-druk	Gebruik ADAS uit/aan/afstelling	
	ID-bestuurder	eID-bestuurder + aantekeningen	
Tijdelijk tijdens rit	Videoregistratie 360° icm met enkele events (o.a. hard remmen) uit CAN-bus en geturfde observaties volgauto	Audio-visuele opnames 360° (EDR+) omgeving bij meerdere events/alerts (o.a. slingeren of claxon)	
	Snelheid, brandstof, emissies (o.a. CO2, NOx, NH3) m.b.v. SEMS met GNSS track elke sec	NB. validatiemeting RDW Particle Number (PN) in-service conformity	
Structureel tijdens rit		GNSS track 10 sec, max 1,5m afwijking positie	GNSS track 1 sec, max 1m afwijking positie
		Verwerken simpele instructies als vertrektijden en routes	Verwerken complexe instructies als volgafstand en rijbaan
		Brandstofgebruik t.b.v emissies	
		Snelheid + tendens	
		Veiligheidsevents voertuig en verkeer in nabije omgeving	
Delen achteraf	Rapportage aan autoriteiten (m.n. RWS, RDW en ILT) over prestaties en afwijkingen obv gelogde en geaggregeerde data na elk maand na start en direct na grote incidenten	Na elke maand en jaar na start en direct bij bijzondere en acute situaties, zoals bij 150% toegestane aslast of op verboden weg (ook te delen met politie voor interventie)	Tevens auditrapportages

*Analyse op doorstroming / congestie ook nodig

DE SUPER ECOCOMBI



Uitvoeringstoets / test

Gepresenteerd door Robbert Janssen op
03 december 2020 aan SEC/CATALYST
community. Update per 23 maart 2021

Scope per fase
Voertuigveiligheid

Verkeersveiligheid,
CO2 reductie,
Infrastructuur impact

Verkeersveiligheid
Infrastructuur impact,
Logistieke integratie,
CO2 reductie

Infrastructuur impact
Opschalingspotentie,
CO2 reductie

Technische test (testbaan)

Go/No-Go

lenW
i.c.m.
Relevante
partijen

Functioneel prototype Test

RWS, TNO,
vervoerder
en analyse

Monitoring

Go/No-Go

lenW
i.c.m.
Relevante
partijen

Uitvoering toets

RDW in
opdracht van
lenW

Proef – Beperkte Veldtest

Vervoerders,
TNO
~1 – 5
voertuigen

Go/No-Go

lenW
i.c.m.
Relevante
partijen

Field Operational Test – Grootschalige 4 – 100+ voertuigen

Deployment

Fase 1

t/m Q1 2021

Fase 2

t/m Q4 2021

Fase 3

Q3 2021 – Q3
2022

Fase 4

Q3 2022 – Q4
2023

lenW / CATALYST
community

lenW / CATALYST
community

RWS Pilot
Intelligente Toegang









Intelligente Toegang

Samenvatting voorbereidend
proces – terugkoppeling
gesprekken



Onderwerpen van de gesprekken

Kennismaking,
toelichting, informatie
ophalen

Begrip doelen
intelligente toegang

Belangstelling
deelname Pilot
Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

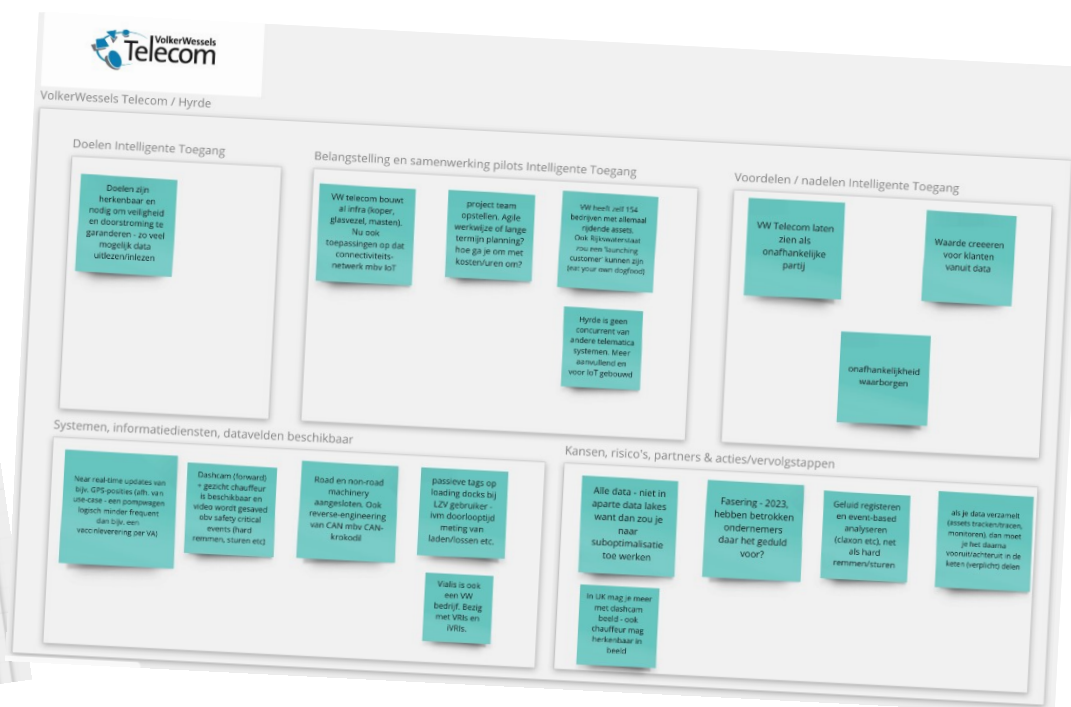
Beschikbare
datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's,
mogelijke partners,
acties/vervolgstappen



Online gesprekken van 30 – 60 minuten.

- Kennismaking en toelichting
- Miro boards en gespreksverslagen





Kennismaking, toelichting,
informatie ophalen

Begrip doelen intelligente
toegang

Belangstelling deelname
Pilot Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

Beschikbare datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's, mogelijke
partners,
acties/vervolgstappen

Samenvatting gesprekken 1/ Algemene conclusies

Algemene conclusies

- Positieve reacties vanuit de sector (we hadden meer weerstand verwacht). De doelen van Intelligente Toegang werden herkend en legitiem geacht.
- Iedereen schat de gewenste/gevraagde data – grotendeels – als haalbaar in
- Transporteurs welwillend om mee te werken, FMS/IT-partijen faciliterend om het te realiseren
 - Transporteurs moeten het perspectief hebben dat Intelligente Toegang/data delen straks verplicht gesteld wordt
 - Verplicht stellen zorgt ook voor een potentiële business case van IT-partijen
- Dergelijke uitgebreide monitoring van bijzonder wegtransport zorgt voor meer transparantie en geeft draagvlak/vertrouwen voor zwaardere transporten
- Vraag leeft wel "wat ga je met al die data doen"? Legitimititeit werd niet ter discussie gesteld
- Er leefde verrassend weinig vragen rondom de governance (rolverdeling) van het hele systeem en de handhaving. Rapportages naar autoriteiten is weinig over gesproken.



Kennismaking, toelichting,
informatie ophalen

Begrip doelen intelligente
toegang

Belangstelling deelname
Pilot Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

Beschikbare datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's, mogelijke
partners,
acties/vervolgstappen

Samenvatting gesprekken 2/ Doelen Int Toegang

Doelen Intelligente Toegang

- Doelen worden grotendeels herkend
- Er is bij transporteurs het besef dat er verband bestaat tussen infrastructuurbelasting, CO2-emissiereductie, veiligheid
- Verschillende transporteurs geven aan voorloper te willen zijn ["digitalisering is onvermijdelijk"]
- Voor-wat-hoort-wat: toegang met de SEC zal alleen onder voorwaarde van data delen mogelijk zijn dus begrip voor noodzaak Intelligente Toegang
- Verwachting dat er meer vragen zouden zijn over Verkeersveiligheid
- Overall begrip dat er steeds meer zicht op huidige situatie komt – situational awareness, supply chain visibility, real-time inzicht transport en gebruik verkeers management data



Kennismaking, toelichting,
informatie ophalen

Begrip doelen intelligente
toegang

Belangstelling deelname
Pilot Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

Beschikbare datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's, mogelijke
partners,
acties/vervolgstappen

Samenvatting gesprekken 3/ Voor- Nadelen

Voor- en nadelen – what's in it for you

- Voor transporteurs
 - Voordeel: kans om met de SEC te gaan rijden
 - Voordeel: minder stilstand/staandehouding i.v.m. handhaving ILT
 - Voordeel: efficiency en doelmatigheid, vlotte en veilige ritten over het netwerk
 - Voordeel: fact-based werken in logistieke operatie (registratie aankomst/vertrektijden)
 - Voordeel: dynamische routeadvies in ontheffing – toegestane uitwijkroute
 - Voordeel: maatschappelijk verantwoord ondernemen
 - Voordeel: verbeterde incident management
 - Voordeel: (logistieke) ketenaansprakelijkheid voor overbelading
 - Voordeel: opmaat naar nieuw systeem – nieuw generatie transport (“high quality high tech transport”)
 - Nadeel: enorme vloot bestaand materieel (trailers) “domme” trailers die Europees uitwisselbaar moeten zijn; trailer telematica retrofit brengt kosten mee
 - Nadeel: borg je dat bestaande systemen worden gebruikt/geïntegreerd en dat het niet tot een data overload leidt
- Voor FMS/IT-partijen
 - Voordeel: Veel gevraagde data – uit datatabel - is beschikbaar op de CAN of OBD, rFMS
 - Nadeel/randvoorwaarde: Er moet perspectief van business case inzitten



Samenvatting gesprekken 4/ Datavelden en Systemen

Kennismaking, toelichting,
informatie ophalen

Begrip doelen intelligente
toegang

Belangstelling deelname
Pilot Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

Beschikbare datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's, mogelijke
partners,
acties/vervolgstappen

Datavelden beschikbaar

- Datavelden beter beschikbaar dan verwacht
- Voertuiggerelateerde en verkeersveiligheidsgerelateerde informatie goed beschikbaar via rFMS-CAN bus/OBD (GNSS punten, snelheden, brandstofverbruik, harde remmingen, gebruik cruise control, uitrolgedrag, etc.)
- Update frequentie van GNSS verschilt – doorgaans op minuten-niveau, nog niet op seconden-niveau
- Voertuigidentificatie doorgaans goed beschikbaar via kenteken.
- Chauffeursinformatie vooral gericht op 'Driver performance'. Identificatie via chauffeurskaart (tacho)

Datavelden uitdaging

- Aslasten en totaal massa zijn nog een 'mixed-bag', soms eenvoudig beschikbaar, bij sommige partijen juist niet. Of in gevarieerde formats (per asstel, of gemiddelde over alle assen in het voertuig)
- Trailer-informatie is vaak summier, maar ook daarop zijn positieve uitzonderingen
- Video data – dashcam-toepassingen vooralsnog in ontwikkelingsfase bij FMS-leveranciers en niet toegestaan in enkele nabije landen (FR, DE)
- Toepassing van eCMR bijvoorbeeld voor verbeterd incident management wordt weinig genoemd



Kennismaking, toelichting,
informatie ophalen

Begrip doelen intelligente
toegang

Belangstelling deelname
Pilot Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

Beschikbare datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's, mogelijke
partners,
acties/vervolgstappen

Samenvatting gesprekken 5/ Kansen en risico's

Kansen

- Zoveel mogelijk data vanaf trekker inwinnen – zo min mogelijk vanaf trailer. Wordt ook betwist.
- Maak beleid adaptief en maak geen roze olifanten (stel eisen en versoepel na ervaring opdoen)
- Nieuwe technologieën op den duur ook onderdeel. Bijv. de mirror cams op nieuwe trucks gebruiken aanvullend op dashcams.
- Audits op integriteit/betrouwbaarheid van data – nog weinig ervaring mee
- (Logistieke) ketendata aansprakelijkheid i.v.m. overbelading
- Control towers als data share platform en ondersteunen op hele monitoring/validatie proces

Risico's

- Nederlandse oplossing versus Europees transport – niet teveel NL-specifieke eisen formuleren
- SEC en LZV – is dat niet te beperkt qua scope?
- In de praktijk kan kwaliteit van data/signalen dalen – bijv. ruitreparatie zorgt ervoor dat ADAS-systeem niet goed meer werkt.
- SEC: voor bedrijf leuk, maar voor (schaarse) chauffeurs misschien niet i.v.m. rondje om de kerk
- Video data - dashcams vooralsnog in ontwikkelingsfase
- Ecosysteem en governance nog niet op voorhand duidelijk
- Standaardisatiediscussies die voortgang belemmeren



Kennismaking, toelichting,
informatie ophalen

Begrip doelen intelligente
toegang

Belangstelling deelname
Pilot Intelligente Toegang-
Samenwerkingsvormen

Voor- en nadelen
Intelligente Toegang

Beschikbare datavelden /
systemen/
informatiediensten

Kansen, risico's, mogelijke
partners,
acties/vervolgstappen

Samenvatting gesprekken 6/ Interesse pilot & Samenwerking

Interesse pilot Intelligente Toegang

- Vooral interesse om pilot met SEC uit te voeren – soms zelfs multimodaal/internationaal
- LZV is ook een mogelijkheid
- FMS-partijen vooral geïnteresseerd en interesse vanuit klant (transporteur) benodigd
- Perspectief en uitzicht op business case belangrijk
- Positieve grondslag vanuit transporteurs om data te delen: het begint bij data delen vanuit transporteur naar overheid, en daarna ook terug
- Meer inzicht nodig in wat deelname aan pilot Intelligente Toegang inhoudt

Samenwerkingsvorm

- Weinig uitgewisseld over gewenste samenwerkingsvorm.
- Diverse voorkeuren benoemd: vorm Experience Week Connected Transport 2018, of samenwerking in Topsector-achtige PPS-samenwerkingsprojecten (Integrator Connected Truck Trials project, CATALYST living lab)
- Onderwerp is nog niet klaar voor uitvraag in de markt – eerst in co-creatie ervaring opdoen
- Rapportages near-realtime naar autoriteiten verzenden in bepaalde gevallen (zoals bij ernstige overbelading) weinig besproken
- Ontwikkeling wellicht via moderne ontwikkelingsvormen (AgileScrum, stand-ups etc)



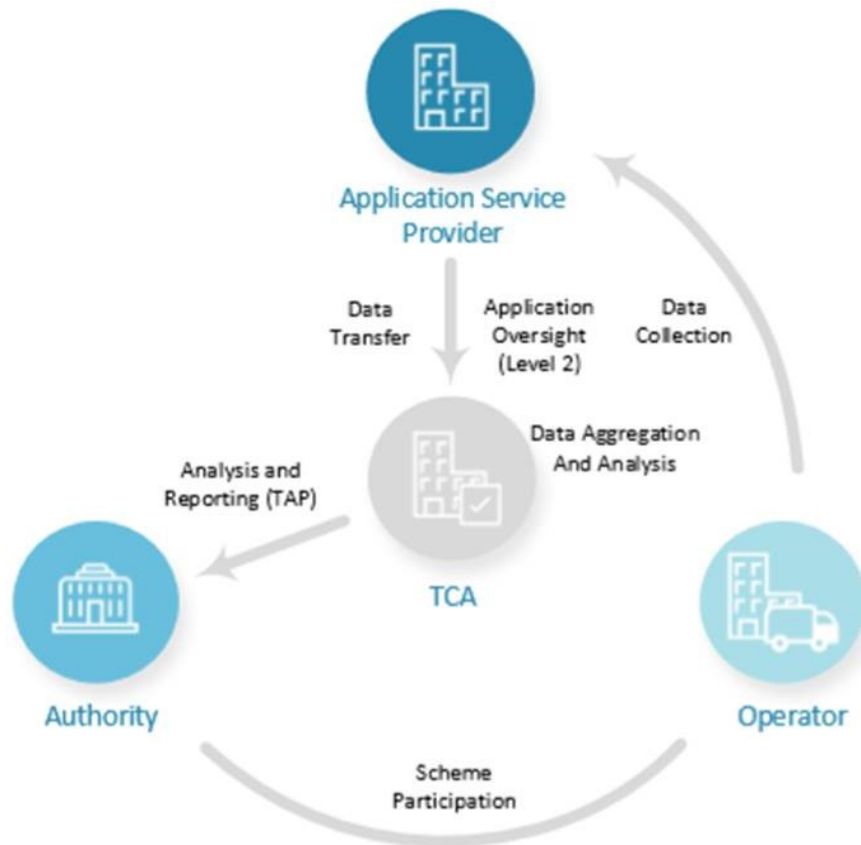
Hoe gaat het verder?

- › Perspectief / Beeld verder weg
 - Neutral trusted third party – aparte laag bovenop FMS-/IT-partijen
- › Programmaplan Intelligente Toegang
 - Programma management
 - Mededingingsprocedure light
 - Organisatie / governance
- › Bijdrage IenW/RWS



Lange termijn perspectief

Inspiratie uit Australië –
rol trusted third party



- › Neutrale derde partij biedt hulp en vertrouwen voor nodige info
- › Certificieren en garanderen data uitwisseling en kwaliteit
- › Genereren rapportages over prestaties en afwijkingen
- › Additionele laag tussen service providers (o.a. FMS)



Programmaplan



[This Photo](#) by Unknown Author is licensed under [CC BY-SA](#)

1. Programmamanagement

2. Mededingsprocedure light (NL) met vooraankondiging voor Fase 3

- Selectie van 2 *consortia* (2 x 50-60k EUR)
- Minimaal data serviceprovider (penvoerder) en transporteur
 - Transporteur levert voertuigcombinaties (LZV en/of SEC) en stelt data beschikbaar
 - Data service provider verwerkt en verrijkt data tot infodiensten aan transporteur en autoriteiten
 - Gezamenlijke uitvoering data-analyse, monitoring effecten en rapportages

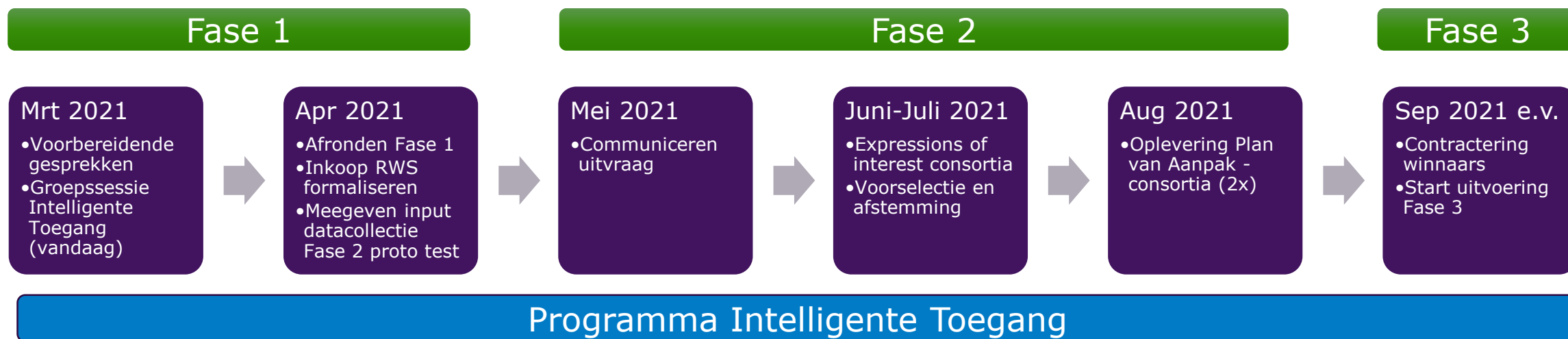


Verwachtingen deliverable Fase 3 - *concept*

- › Wat moeten de “mededingingsprocedure light”-consortia opleveren?
 1. Uitvoering (2x) pilots Intelligente Toegang – rijden met voertuigen en data verzamelen, analyseren en opleveren. Gebruiks- en Prestatieoverzichten van transportoperaties
 - 1 – 2 voertuigen per transporteur (max 1 SEC), ca. 5-10 voertuigen in totaal
 - SEC op vaste route/corridor, LZV routes nader te bepalen
 - Richtlijn 6 maanden datacollectie
 - Rapportage Realisatie vs. Afwijkingen – achteraf
 - Rapportage Realisatie vs. Afwijkingen – directe informatiedeling bij hoge urgentie
 - Beschikbaarheid, betrouwbaarheid, integriteit van de data (bijvoorbeeld: Aslastmetingen vanuit voertuig, validatie op ILT weegbrug)
 - Innovatieve vorm van verslaglegging: infographics met rapportage over belangrijkste prestatieindicatoren + onderliggend dashboard-vorm
 2. Conclusies en aanbevelingen over functioneel-technische eisen Intelligente Toegang, mede ten behoeve van kwaliteitsaudits, opzet van certificeringsproces en verdere opschaling



Korte termijn planning – Intelligente Toegang

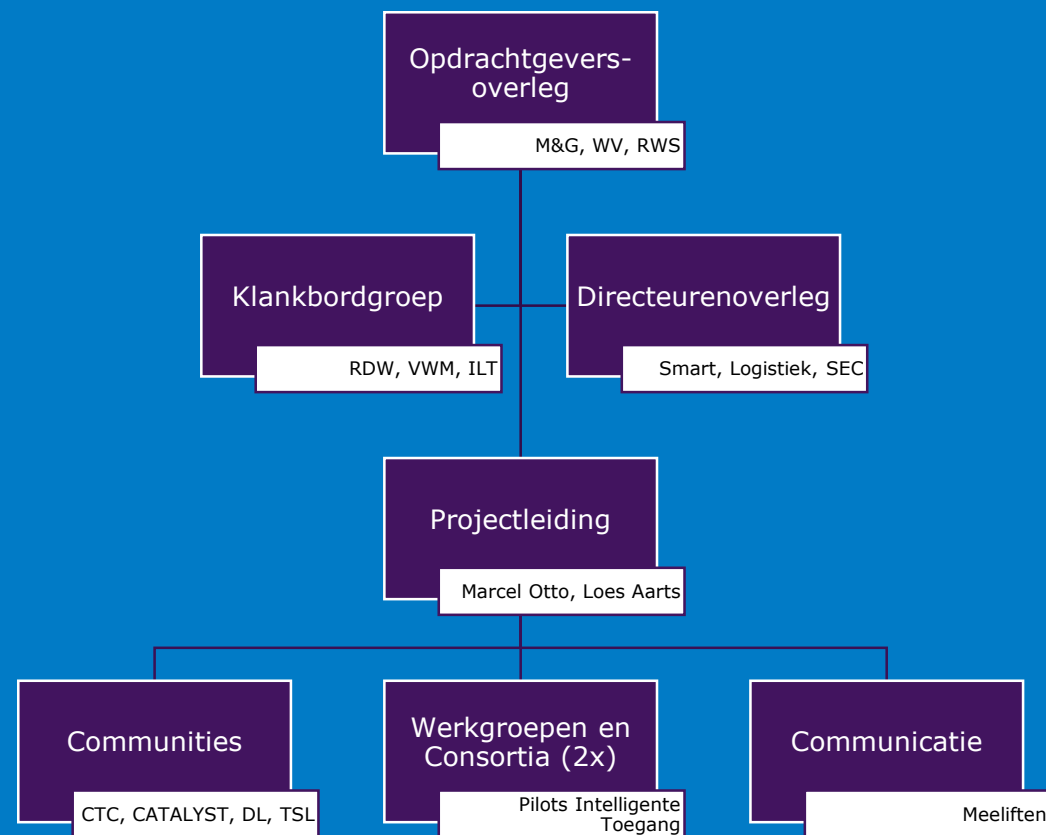




- **Opdrachtgeversoverleg** (Caspar de Jonge, Martin Kouwenhoven, RWS-vacant)
- **Projectleiding** (Marcel Otto, Loes Aarts)
- **Klankbordgroep** (Pieter van der Stoep RDW, vacature ILT, vacature Verkeersveiligheid, vacature DGLM/Digitalisering)
- **Directeurenoverleg** (aansluiten bij m.n. Smart Mobility, Logistiek, Super EcoCombi)
- **Werkgroep** (pervoerders consortia) incl. subwerkgroepen op onderwerpen – 2 pilots
Intelligente Toegang
- **Communities** (m.n. CATALYST, Connected Transport Corridors/Digitalisering Logistiek, Topsector Logistiek, Connekt)
- **Communicatie**. Meeliften met Kernnet logistiek, CTC, SEC, CATALYST, etc.

Governance

› *Concept* – in ontwikkeling





Bijdrage IenW/RWS

– Waar wil IenW/RWS actief aan meewerken?

- Ontwikkelen regelscenario's o.a. om files te mijden met optimale vertrektijden
- Optimaliseren routeadvies bij afwijkingen m.n. bij werkzaamheden en incidenten
- Verbeterd incident management met eCall. RWS heeft een aantal testunits beschikbaar
- Via DEFlog data-uitwisseling faciliteren
- Doorontwikkelen functionele specificaties voor opschaling, certificering en standaardisering

– Wat doen we zelf?

- Inkoop
- Programmamanagement
- Audits, monitoring, evaluatie en communicatie





Samenvatting

Vandaag een terugkoppeling van de verkenning Intelligente Toegang

Binnenkort voorbereiding voor een daadwerkelijke Pilot Intelligente Toegang in Fase 3 met 2 consortia

Er is nog de nodige uitwerking nodig - we houden jullie graag op de hoogte



Ministerie van
Verkeer en Waterstaat

Intelligente Toegang

Voor bijzonder Transport: Super EcoCombi en EcoCombi (LZV)

Dinsdag 23 maart 2021 | online

Marcel Otto
Robbert Janssen



Polls tijdens meeting

Met enkele notities



CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Onze organisatie is een:

<u>Logistiek dienstverlener / Transporteur</u>	9%
<u>FMS leverancier</u>	27%
<u>Automotive ICT partij</u>	9%
<u>eCMR leverancier</u>	9%
<u>Anders... (mondeling of in chat toelichten)</u>	45%

11 Votes

CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Het lange termijn perspectief van Intelligente Toegang is mij duidelijk

<u>Ja</u>	89%
<u>Nee nog niet</u>	11%

9 Votes

- > De verbinding met de Europese initiatieven rondom Intelligent Access policies werden aangemoedigd. Ook om het perspectief van cross-border rijden met de SEC beter bereikbaar te maken.



CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Intelligente Toegang gaat alleen werken als het verplicht wordt gesteld.

Ja, eens	73%
Nee, ook op basis van vrijwilligheid is het een goed idee	27%

11 Votes

- > Men achtte het het sterkst als Intelligente Toegang verplicht wordt gesteld, maar er is wat voor te zeggen om het vrijwillig te doen "stoppen met roken doe je ook op vrijwillige basis voor jezelf"

CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Scope: keuze voor LZV en SEC is logische start voor Intelligente Toegang

Ja	100%
Nee (toelichting mondeling/in de chat)	0%

9 Votes

Export results



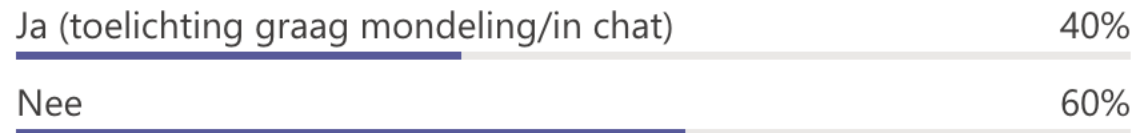
- > Verplichting geeft ook de nodig juridische grondslag om data te verwerken obv AVG. Het gaat hier ook om zeer gevoelige data over HB van natuurlijke personen en evt. overtredingen.



CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Kennen jullie partijen/organisaties die zo'n 'neutral trusted third party' rol nu al spelen?



10 Votes

Export results | ▾

CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Wat zou een reeele doorlooptijd zijn voor voorbereiding v.d. uitvraag?



9 Votes

Export results | ▾

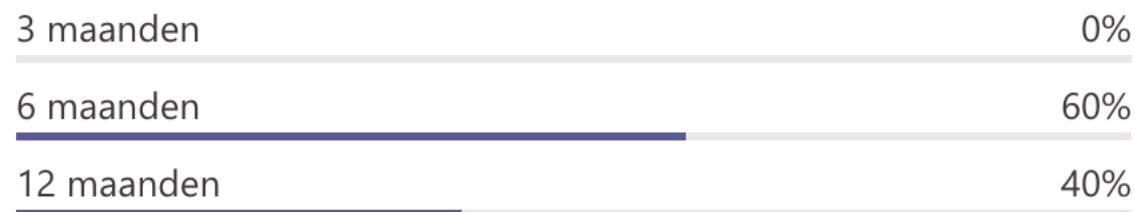
- › DEFlog werd genoemd als kandidaat om de rol van een trusted third party te gaan vervullen.
- › Een data service provider gaf aan dat deze rol in ieder geval niet voor zichzelf te zien i.v.m. compatibiliteit van het business model.



CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Wat zou de reeele doorlooptijd zijn voor uitvoering van pilot in Fase 3?



10 Votes

- > Doorlooptijden van 6-12 mnd voor de pilot liggen voor de hand. Met 12 maanden monitoring/logging kunnen alle seizoensinvloeden etc meegenomen worden. Een mogelijk compromis is 9 maanden. Ook werd er aangegeven dat er wel wat inleereffecten in zitten – de monitoringssystemen zullen waarschijnlijk niet meteen foutloos werken waardoor er wat ruimte hiervoor ingebouwd moet worden.

CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Als in Fase 3 blijkt dat er geen proef met een Super EcoCombi gedaan kan worden, dan...



8 Votes

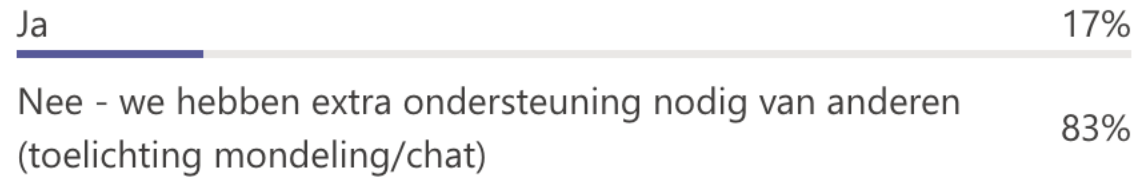
- > Een van de vervoerders gaf aan niet meer mee te doen. Redenen is dat ze geen LZVs gebruiken i.v.m. hun multimodale business model waar LZVs niet goed in passen. Daarom is de SEC ook zo interessant voor ze – i.v.m. de fit met multimodaal vervoer.



CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Zijn consortia van Data service provider + Transporteur voldoende om een pilot Intelligente Toegang uit te voeren?



6 Votes

CLOSED Not anonymous | Results shared

RJ

Wat voor rapportcijfer geven jullie deze sessie?



9 Votes

- > Er werd aangegeven dat de verlader wellicht ook een belangrijke partij is voor het consortium i.v.m. ladinginformatie.

Intelligente Toegang

6

Antwoorden

00:23

Gemiddelde tijd om te voltooien

Actief

Status



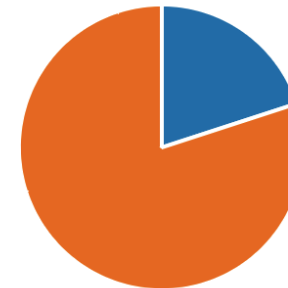
Resultaten weergeven



Openen in Excel

1. Voorzien jullie problemen om data beschikbaar te stellen voor handhaving?

[Meer details](#)



2. Wat voor problemen voor zie je?

[Meer details](#)

Alle antwoorden weergeven voor vraag
2

Antwoorden

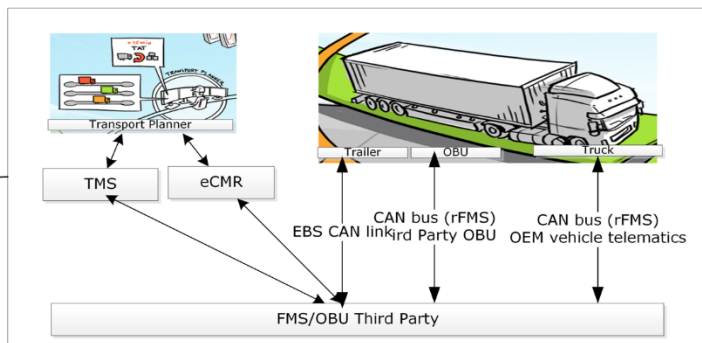
Meest recente antwoorden
"Terughoudendheid, gebrek aan medewerking"



Algemene opmerkingen

- › Aansluiten bij Common Access Points Benelux m.n. voor ECMR, maar ook tbv toelating grensoverschrijdend vervoer met LZV.
- › Combineer verplichte en vrijwillige data, maar laat ook dat verschil zien
- › Leg juist niet de focus op de trekker. De trailer moet intelligenter gemaakt worden want daar ligt de connectie met de lading en dan kunnen meerdere daar is de meerwaarde mogelijk groter.
- › Voor mededingingsuitvraag aan consortia: Bekostiging SEC ontheffingsaanvraag, testen bij RDW, risicoanalyse van route is out-of-scope
- › Er is behoefte aan duidelijkheid over systeemarchitectuur: waar wordt welke data verwerkt en hoe is de kwaliteit geborgd? Liever geen eigen keurslagers, maar wel gelijke monniken en kappen.

Transportbedrijf A (uitgebreid)



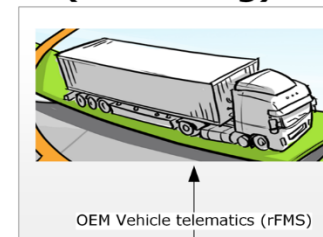
Data velden (MVP)

Positie (GNSS)
Richting
Tijdstip
Snelheid
Aslasten
Totaalgewicht

Datavelden Intelligente Toegang uitgebreid:

zie tabel

Transportbedrijf B (eenvoudig)



DEFlog - Application Service Provider

DEFlog ITS message / Open Trip Model (OTM) data structuur

Data collectie
Data aggregatie
Data validatie
Data certificatie

Data transfer / Push

Intelligente Toegang (Neutral Trusted Third Party)

Monitoring bijzonder wegverkeer



Real-time
overzicht op
bijzonder
wegverkeer.
Gebruik
assets

Achteraf rapportage Afwijkingen



Data-analyse
Vaststellen
afwijkingen
Periodieke
rapportages

Real-time handhaving

- Rijden buiten ontheffing/vergunning
- Overschrijding maximale gewichten / aslasten
- Rijden buiten geo-fence route

Autoriteiten

Wegbeheerders en Voertuigautoriteit



Intrekken
ontheffing/-
vergunning

Asset
management

Output

Handhaving



Beschikking
Rechtszaak

Output

Moment van data collectie	Soort data	Bron van data
Vooraf aan de rit	Lading: soort (deelmarkt, NSTR), maten en gewichten, verdeeld per laadeenheid	TMS en/of eCMR
	Voertuig (statisch): VIN/kenteken van trekker en laadeenheden, assen, motortype	rFMS CANbus (OEM telematics of after-market third-party telematics) – link RDW database
	Voertuig (dynamisch): gewicht (toelaatbaar per constellatie, totaal incl. lading, aslasten)	rFMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics) + EBS trailer
	Bandentype en bandendruk	TPMS via rFMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics) + EBS trailer
Tijdens rit	ID-bestuurder	OEM telematica of after-market FMS
	Videoregistratie 360°	rFMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics) Dashcam via after-market telematics
	Safety events (o.a. hard remmen)	rFMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics) + EBS trailer
	Snelheid + tendens (snelheidsprofiel)	rFMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics)
	Positie (GNSS track)	FMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics)
	Brandstofgebruik t.b.v. emissies	rFMS CANbus (OEM telematics of after-market FMS telematics)

Deelname aan
Intelligente Toegang