



Ketenmobiliteit in de praktijk

**Verslag van de workshops Ketenmobiliteit
gehouden tijdens de Intertraffic '98,
Amsterdam, 10 - 13 maart 1998**

Ketenmobiliteit in de praktijk

**Verslag van de workshops Ketenmobiliteit
gehouden tijdens de Intertraffic '98,
Amsterdam, 10 - 13 maart 1998**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ketenmobiliteit in de praktijk

Verslag van de workshops Ketenmobiliteit
gehouden tijdens de Intertraffic '98

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Mobiliteitsmarkt
Afdeling Marktordening

's-Gravenhage, oktober 1998

Samenstelling en redactie
DynaVision Management Consultancy
Wassenaar

Grafische productie
Studio Guido van der Velden bv
Zeewolde

Druk
Van de Ridder BV
Nijkerk

© Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1998
Alle rechten voorbehouden

Niets uit deze uitgave mag worden opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, openbaar gemaakt of verveelvoudigd zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voor het overnemen of bewerken van (gedeelten uit) dit rapport in andere uitgaven, dient men zich tot het ministerie te wenden.

Inhoud

Inhoudsopgave	3
Inleiding	6
Summary	8
De workshops	10
Workshop 1: Reis- en verkeersinformatieketen	10
Workshop 2: Mobiliteitsdiensten	18
Workshop 3: Serviceconcepten	23
Workshop 4: De ontbrekende schakel in de keten	28
Workshop 5: Ketenmobiliteit in het stadsvervoer	33
Workshop 6: Ketenmobiliteit en parkeervoorzieningen	38
De sprekers en panelleden	42

INTERTRAFFIC 10 - 13 maart 1998

WORKSHOPS "KETENMOBILITEIT"

Tijdens de INTERTRAFFIC vindt op de beursvloer een zestal workshops plaats met als thema: "KETENMOBILITEIT". "KETENMOBILITEIT" is een verzamelbegrip voor het combineren van verschillende vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer, fiets) tijdens een reis van A naar B.

Reizen op deze manier kan een goed alternatief vormen voor het van-deur-tot-deur vervoer per auto. "KETENMOBILITEIT" wordt in deze workshops belicht vanuit verschillende facetten.

Deelnemers worden ruimschoots in de gelegenheid gesteld de discussie met elkaar en met een deskundig panel aan te gaan.

De workshops worden gehouden in de verbindingshal en zijn doorlopend vrij toegankelijk voor bezoekers van de Intertraffic. Informatie: het secretariaat van de Intertraffic, Amsterdam RAI, telefoon: 020 - 5491212, fax: 020 - 5491889.

PROGRAMMA:

DINSDAG 10 MAART

workshop 1 15.00 - 17.00 uur

REIS- EN VERKEERSINFORMATIEKETEN

In deze workshop komen de verschillende vormen van reis- en verkeersinformatie aan bod: Inleider: ir. G.C.J.M. van Leusden • Reis- en verkeersinformatieketen, ir. G.A. van Toorenburg, Directoraat Generaal voor het Personen Vervoer • Traffic Information Centre, ir. P.J.G. Potgraven, Adviesdienst Verkeer en Vervoer • GSM toepassingen, de heer M.W. Van Gessel, b.a.b.b., GSM Information Network BV • RDS-TMC introductie, ir. C.J. Stehmann, Siemens Nederland NV.

WOENSDAG 11 MAART

workshop 2 11.00 - 12.30 uur

MOBILITEITSDIENSTEN

In deze workshop worden twee bereikbaarheidsproblemen aan de orde gesteld: • case Dolfinarium Harderwijk, ir. A. Roedoe, Adviesbureau R.B.O.I. • case Amsterdam RAI, de heer J. Rog, Amsterdam RAI.

workshop 3 14.00 - 15.30 uur

SERVICECONCEPTEN

In deze workshop twee voorbeelden van serviceconcepten: • McDonald's als dienstverlener in de mobiliteitsmarkt, de heer H. Blaauw, McDonald's Nederland BV • Transferium als serviceconcept, dr. T.J. Weggemans, Ayit Research & Consultancy BV en de heer P. Riemens, Bouwdienst Rijkswaterstaat.

DONDERDAG 12 MAART

workshop 4 11.00 - 12.30 uur

DE ONTBREKENDE SCHAKEL IN DE KETEN

In deze workshop twee presentaties over waardige alternatieven voor de auto: • De ontwikkeling van licht rail tussen stedelijke gebieden, belicht vanuit de vraagkant, ir. P.H.R. Langeweg, ANWB • Aanbod van people-mover concepten in relatie met stedelijk gebied, de heer R.R. Nijkerk, Nijkerk Transport Systems BV.

workshop 5 14.00 - 15.30 uur

KETENMOBILITEIT IN HET STADSVERVOER

Deze workshop omvat de presentatie van de case Stadsvervoer Dordrecht, waar een ware ketenrevolutie gaande is, de heer H. Van der Beek, directeur Stadsvervoer Dordrecht.

VRIJDAG 13 MAART

workshop 6 11.00 - 12.30 uur

KETENMOBILITEIT EN PARKEERVOORZIENINGEN

In deze workshop wordt aandacht besteed aan de relatie tussen ketenmobiliteit en parkeermanagement, de heer T.A. Visser, Parkeer Management Nederland.

Gespreksleider: drs. F. Dekker, Teach & Train.

Op woensdag en donderdag bestaat het panel uit: drs. A.G.Th. Hahlé, Ministerie van Verkeer en Waterstaat; drs. J.W. Rat, toekomstig Secretaris Generaal U.I.T.P.; ing. A.F.C. Graumans, Arends en Samhoud Dienstenmarketing en Verkeer- en Vervoerskundige Diensten; de heer J.M. Koot, Lage Landen Translease BV; mevrouw C.E.M. Bakermans, Nederlandse Samenwerkende Taxi-bedrijven; de heer Th. Versnel, Ketenmobilitist; de heer H.M. Franssen, Koninklijke Nedlloyd.

DIT WORKSHOP PROGRAMMA WORDT GEORGANISEERD
DOOR AMSTERDAM RAI IN SAMENWERKING MET
HET PROGRAMMA KETENMOBILITEIT VAN
HET MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT


AMSTERDAM RAI
INTERNATIONAL EXHIBITION
& CONGRESS ORGANIZERS

Inleiding

Geachte lezer,

Het is me een genoegen u namens het ministerie van Verkeer & Waterstaat en de RAI deze bundel aan te bieden. Met de workshops tijdens de Intertraffic 1998 is de ontwikkeling van ketenmobiliteit in Nederland weer een stapje verder gebracht. Dit boekje is een weergave van de presentaties van deze partijen en de thema's uit de discussies die daarop volgden.

De zes workshops toonden concrete initiatieven die ondernemers en overheden ontwikkelen. Om tot voorbeeld te dienen. Om van elkaars problemen en vooral oplossingen te leren. De workshops waren een praktijkvoorbeeld van samenwerking. Het panel bestond uit vertegenwoordigers van consumenten, werkgevers, dienstaanbieders en de overheid. Samen met de bezoekers en sprekers zocht het panel naar manieren om de ontwikkeling van veelbelovende initiatieven te stimuleren.

De Intertraffic was een mooie ambiance voor deze serie workshops. Dit jaar werden meer dan 22.000 bezoekers verwelkomd op de beurs.

Wat is ketenmobiliteit?

Ketenmobiliteit is een verzamelbegrip voor het combineren van de verschillende vervoerswijzen, zoals de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Door afzonderlijke vervoerswijzen binnen één reis te combineren, kan de reiziger zelf zijn reis samenstellen en 'regisseren'. Door technologische ontwikkelingen kan de consument daarbij ondersteund worden. Dienstverleners kunnen de reiziger gemak bieden door hem te informeren over de beste manier van reizen, het betalen makkelijker en reserveren mogelijk te maken. Ook wordt zo reis-op-maat-service mogelijk, waarbij een dienstverlener de reiziger op basis van zijn wensen kant en klare oplossingen biedt en de reis voor hem regisseert. Zo kan de reiziger de ene dag voor een (huur- of afroep-)auto kiezen en een andere dag voor de trein in combinatie met de fiets.

Ketenmobiliteit zal een bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen met files en bereikbaarheid. Het bevindt zich nu nog in het geboortestadium, maar we verwachten er veel van. Uitgangspunt is de consument. Ondernemers zijn het beste in staat om de wensen van de consument te vervullen. De rol van de overheid hierbij is gericht op het 'geven' van markt, het scheppen van randvoorwaarden.

Zo is de fiscale bijtelling voor het gebruik van openbaar vervoer naast het gebruik van de auto voor de zaak aantrekkelijker geworden. In november 1998 treedt het stimuleringsprogramma Ketenmobiliteit in werking. Daarmee geven we nieuwe diensten financieel een duwtje in de rug. Ook zijn we inmiddels met de BOVAG



Intertraffic 1998 stond in het teken van ketenmobiliteit.

en andere branche-organisaties aan de slag om te onderzoeken of en waar dienstverleners een boterham mee kunnen verdienen.

Hopelijk mag ik u verwelkomen tijdens de volgende Intertraffic. Die zal in april 2000 wederom plaatsvinden in de RAI. Wanneer u ideeën hebt, kunt u ons altijd bereiken op het onderstaand adres.

Pieter Boot

Directeur Mobiliteitsmarkt

Ministerie van Verkeer & Waterstaat



Voor contact:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Personenvervoer

Directie Mobiliteitsmarkt, afdeling Marktordening
t.a.v. Alexander Hable

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

telefoon 070 - 351 74 09

fax 070 - 351 64 13

e-mail smp:alexander.hable@dgp.minvenw.nl

Summary

Seamless Multimodal Mobility in Practice

A summary of the workshops held during Intertraffic '98

The new policy for seamless multi-modal mobility

In March 1998, the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management presented its first policy document on the subject of 'seamless multi-modal mobility'. To mark this event, the ministry and the Amsterdam RAI Conference Centre organised a series of workshops during Intertraffic '98. Intertraffic is the world's largest international trade fair in the field of traffic and transport, with the 1998 edition welcoming more than 22,000 visitors.

Seamless multi-modal mobility involves the transportation of people from A to B using several modes of transport. Its further development in Holland is inevitable if the accessibility of urban areas is to be sustained. In order to attract customers, the new services concerned have to meet a number of criteria. The particular attributes associated with car travel - such as privacy, comfort and convenience - must serve as the norm for alternative means of transport. Seamless connections, ease of travel planning and simple payment methods are also important provisions. And complete, accurate and real-time information on alternatives and traffic conditions is another crucial aspect. These qualitative demands need to be the primary focus of all the links in multi-modal mobility, from transport systems and transferia to booking services.

The ministry chose to compile the policy document in close co-operation with both public and private bodies. By taking the initiative to organise the workshops, the ministry acknowledged the necessity for further co-operation in realising the policy. The document itself takes an innovative approach by stressing the service perspective to multi-modal mobility. It presumes that private parties are both willing and suitably equipped to develop new service concepts for solving mobility issues. The government can then take the role of facilitator by creating the necessary preconditions and adjusting policies, regulations and subsidies. The six workshops at Intertraffic 98 concentrated on existing examples of this service perspective, with private companies and governmental departments presenting their experiences with seamless multi-modal mobility. As well as the successes, current constraints and future needs were also discussed. A panel, made up of representatives from the government, traffic industry and consumers, tackled the speakers with a number of searching questions. In response, both the panel and the public helped provide answers.

Hosting workshops within the Intertraffic formula was a new experience for the RAI, one which proved successful. Interactive presentations/discussions on policy issues and new (public-private) partnerships clearly serve as a worthwhile supplement to product presentations at such technical fairs.

The panel:

Alexander Hablé - Ministry of Transport, Public Works and Water Management; Hans Rat - VSN (Dutch United Regional Transport) ; Ed Graumans - Arends en Samhoud Consultancy; Jim Koot - Lage Landen Translease; Harrie Fransen - Royal Nedlloyd; Theo Versnel - DynaVision Management Consultancy.

Parties represented:

Ministry of Transport; Traffic Information Centre; GSM Information Network (GIN); Siemens / Nikita; Dolfinarium Harderwijk; Amsterdam RAI; McDonald's; ANWB; Nijkerk Transport Systems; City of Dordrecht; Parkeer Management Nederland.

Themes of the workshops

The *Traveller Information* workshop discussed how traffic and traveller information can contribute to seamless multi-modal mobility. The recently-opened Dutch Traffic Information Centre has improved the collection and processing of traffic information. RDS-TMC and GSM were presented as examples of new distribution channels in the Netherlands.

The workshop on *Mobility Services* saw an amusement park and a conference/exhibition centre present their problems and solutions regarding accessibility.

The focus of the *Service Concepts* workshop was on transferia. A behavioural perspective was brought face to face with the commercial perspective of a major fast food chain.

Entitled *The Missing Link in the Chain*, the next workshop presented and discussed People Mover and LightRail concepts. Both appear to be high-quality solutions for collective transport over short distances.

The fifth workshop, *Seamless Multimodal Mobility in City Transport*, placed the emphasis on how practical, short-term improvements can be made to collective transport.

Mobility and Parking Management, the final workshop, concentrated on the issues surrounding parking, both at the place of destination and at transfer points.

Workshop 1

Reis- en verkeersinformatieketen

Inleiding

Informatie aan de consument om ketengedrag te versterken

Informatievoorziening is een cruciaal aspect binnen ketenmobiliteit. Overheid en bedrijfsleven stoppen veel energie in het ontwikkelen van informatiesystemen en

-diensten op basis waarvan een mobilist vervoerskeuzes kan maken.

Onder voorzitterschap van *George van Leusden*, werkzaam bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van V&W, wordt het thema reisinformatie vanuit vier invalshoeken belicht. Hij geeft aan dat tijdens de vier presentaties 'reisinformatie' vanuit verschillende invalshoeken belicht wordt. Allereerst komt het nut en de noodzaak van reisinformatie aan bod. Vervolgens wordt de nieuwe bewerkingscentrale Traffic Information Centre (TIC) toegelicht. Tot slot lichten twee marktpartijen enkele nieuwe distributiemedia voor reisinformatie (GSM telefonie en RDS-TMC) toe.

Presentaties

Het belang van een reis- en verkeersinformatieketen

Gé van Toorenburg is coördinator van het beleidsthema reisinformatie binnen V&W. Hij vertelt over het nut van reisinformatie en de rol van de overheid bij de ont-

wikkeling van reisinformatiediensten. Hij gaat daarbij in op de visie van het ministerie zoals uiteengezet in de beleidsnota Reisinformatie. Ook geeft hij de hoofdlijnen weer van de brief aan de Tweede Kamer over de uitvoering van de nota. Zijn vraagstelling luidt hoe reisinformatie een bijdrage kan leveren aan gedragsverandering van mobilisten.

Raad voor verkeer en waterstaat, Advies bereikbaarheid:

... "Adequate informatie voor en tijdens de reis helpen de reiziger zijn reis optimaal te plannen en uit te voeren. Voor de reiziger betekent dit meer comfort en een kortere reistijd, een betere bereikbaarheid derhalve. Tevens wordt het totale verkeer- en vervoersysteem efficiënt benut." ...

Reisinformatie draagt bij aan betere benutting van infrastructuur

Bij de beleidsontwikkeling rondom reisinformatie staat de mobilist centraal, in plaats van bijvoorbeeld (technische) systemen. De doelstelling is de mobilist actuele en betrouwbare reisinformatie aan te bieden, zodat deze

zowel voorafgaand aan als tijdens de reis een keuze kan maken ten aanzien van route en vervoermiddel(-en). Een van de aandachtspunten verwoord in de



beleidsnota *Reisinformatie* is kwaliteitsverbetering van informatie, in termen van actualiteit en betrouwbaarheid.

De keten van reisinformatie is te verdelen in Inwinning, Bewerking en Distributie. De wegbeheerders (Rijk, provincies, gemeenten) dragen zorg voor de inwinning van goede, actuele informatie over het wegennet. De belangrijkste trajecten van het hoofdwegennet (HWN) zijn de afgelopen jaren voorzien van inwinapparatuur (detectielussen). Daardoor is nu goede, actuele file-informatie beschikbaar. Daarnaast voert V&W (praktijk-)onderzoek uit naar Floating Car Data (FCD), een nieuwe

inwintechiek. Deze techniek biedt perspectief op inwinning van verkeersgegevens op alle wegennetten dus ook onderliggend en stedelijk. Reden waarom de implementatie van FCD in Nederland de komende tijd veel aandacht krijgt.

Ministerie V&W, Beleidsnota Reisinformatie:

... "De inwinning van basisgegevens over het weggebruik op het HWN rekent V&W - immers rijkswegbeheerder - tot haar verantwoordelijkheid. [...] Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de inwinning van verkeersgegevens op hun eigen wegennetten." ...

Met betrekking tot distributie heeft V&W een stimulerende rol. Het gaat erom dat marktpartijen de distributie van reisinformatie op kunnen en zullen pakken. Een voorbeeld daarvan is de steun die het ministerie geeft aan het consortium Nikita ten behoeve van de implementatie van RDS-TMC in Nederland (zie hieronder). De nieuwe bewerkingscentrale van V&W en het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) - TIC genaamd - vertaalt ruwe data van het HWN tot verkeersgegevens en zorgt voor consistentie in de informatie. De informatie uit de TIC wordt beschikbaar gesteld aan (markt-)partijen, die voor de distributie zorg dragen.

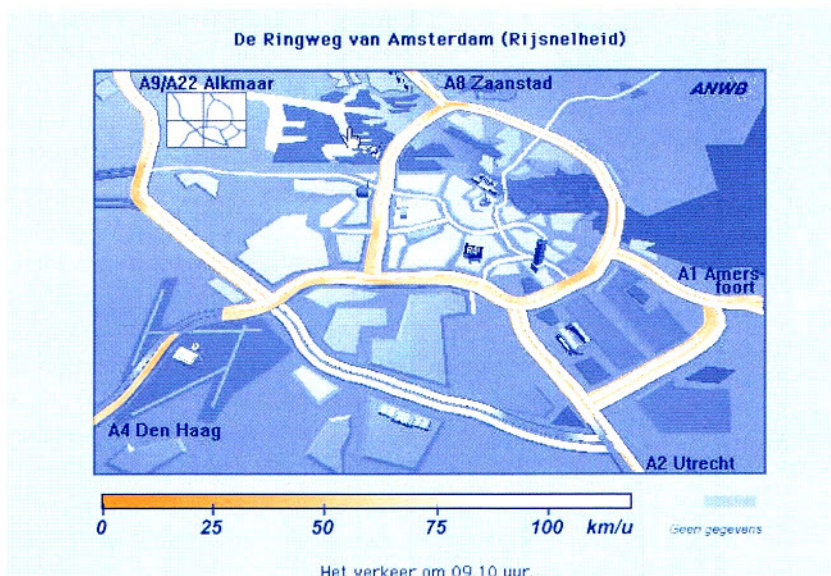
Er is een markt voor reisinformatie

Naast de twee informatiemedia die tijdens deze workshop aan de orde komen (GSM en RDS-TMC) zijn er een aantal andere belangrijke distributiekkanalen.

De ANWB verstrekt actuele verkeersinformatie over

Internet. De site wordt gemiddeld 3.000 keer per dag bezocht.

Routenavigatiesystemen zijn nu nog bijna alleen beschikbaar op basis van statische informatie. In de nabije toekomst zullen nieuwe systemen echter dynamische verkeersinformatie meenemen in het routeadvies.



De ABWB Internetsite geeft de actuele verkeerssituatie rond 3 grote steden.

Een nieuw multimodaal reisinformatiesysteem (Routekompas) maakt het binnenkort mogelijk om op de eigen PC, met een CD-rom, individueel routeadvies te krijgen van-deur-tot-deur. Hierbij worden verschillende alternatieven van eigen vervoer (auto), collectief vervoer en combinaties daarvan naast elkaar gepresenteerd, met vergelijking van bijvoorbeeld reistijd en kosten. Op het HWN zelf verzorgt RWS verkeersinformatie op DRIPs - dynamische route informatie panelen - boven de weg. Momenteel wordt alleen een routekeuze door deze informatie ondersteund, maar binnenkort zal de mobilist meer informatie op de DRIPs kunnen lezen. Voorbeelden zijn incidentinformatie (ongelukken op de weg), relevante OV-informatie en verwijzing naar P+R plaatsen (Park + Ride).

TIC-Nederland zorgt voor snelle, hoogwaardige verkeersinformatie

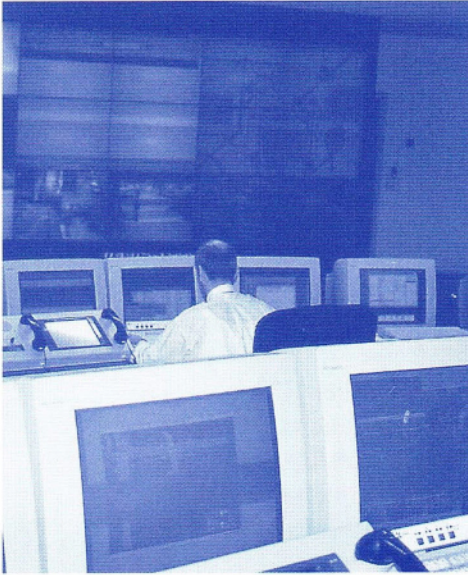
Patrick Potgraven, ad interim hoofd van het Traffic Information Centre (TIC) geeft aan dat de behoefte aan actuele verkeersinformatie toeneemt naarmate de fileproblemen groter worden. Zowel wegbeheerders als mobilisten willen een juist beeld van de actuele situatie

op het wegennet. TIC-Nederland komt aan die behoefte tegemoet.

TIC-Nederland is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat (RWS) en de KLPD. In de centrale van TIC wordt het verkeer 24 uur per dag in de gaten gehouden. Daartoe wordt gebruik gemaakt van het verkeerssignaleringssysteem en het monitoringssysteem van RWS, systemen waarvan RWS de dekingsgraad wil verhogen van 750 kilometer nu tot het hele hoofdwegennet in 2001. Daarnaast maakt TIC-Nederland gebruik van incidentmeldingen van de

Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "Die informatie [van de TIC, red.] wordt dan weer afgenomen door service-providers. Zoals bijvoorbeeld Reisroutes Nederland, een bedrijf dat de verkeersinformatie tot reisinformatie ombouwt. Iedereen kan nu - thuis of op het werk - met zijn pc gaan kijken hoe hij het slimste kan reizen. Zowel qua reistijd als qua prijs. En op basis van objectieve gegevens. Iedereen kan zo zijn eigen vervoersketen samenstellen." ...



Controlekamer van de TIC in Utrecht.

KLPD en RWS. Meldingen van weggebruikers, het KNMI, ANWB-wegenwachters en tankstations completeren het verkeersbeeld.

Het verkeersbeeld van TIC bevat niet alleen informatie over files en vertragingen, maar ook informatie over wegwerkzaamheden en weersinformatie die van belang is voor weggebruikers (gladheid, mist en harde wind). Het verkeersbeeld wordt volledig automatisch en gecodeerd ter beschikking gesteld aan RWS en de KLPD, maar ook aan service providers.

Informatie optimaal beschikbaar voor marktpartijen

Deze service providers, marktpartijen die ingevolge het beleid van V&W actief worden ingeschakeld bij de verspreiding van reisinformatie naar de eindgebruiker,

kunnen de verkeersinformatie van TIC-Nederland redactioneel bewerken.

Daartoe dienen zij de volgende voorwaarden in acht te nemen:

- de basisinformatie mag niet inhoudelijk gewijzigd worden, maar wel worden geredigeerd of geaggregeerd;
- de informatie mag worden gecombineerd met andersoortige informatie;
- verkeersmanagementberichten (spookrijders, omleidingen) moeten direct worden doorgegeven, binnen de beperkingen van het gebruikte medium.

TIC-Nederland stelt de informatie tegen 'handelingskosten' ter beschikking aan service providers. De service providers betalen dus niet voor de informatie zelf. De informatie wordt gecodeerd ter beschikking gesteld. Dit stelt service providers in staat de informatie grotendeels automatisch te bewerken en geschikt te maken voor het door hen gebruikte distributiemedium.

GSM als distributiemedium

Voor GIN (GSM Information Network) biedt de realisatie van de TIC de mogelijkheid om één van haar consumentenproducten aanzienlijk te verbeteren. *Thijs van Gessel* vertelt hoe zijn bedrijf via de SMS functionaliteit van de GSM telefoon informatiediensten



Verkeersinformatie via GSM telefoon.

levert aan consumenten. Een van de meest succesvolle diensten van GIN is de verstrekking van actuele verkeersinformatie.

Om waarde te hebben moet informatie relevant, correct, op tijd en bereikbaar zijn. De TIC speelt bij verkeersinformatie een cruciale rol voor de relevantie en correctheid van de informatie. GSM-toepassingen kunnen voldoen aan de criteria van tijdigheid en bereikbaarheid.

Veel (auto-)mobilisten hebben al een GSM telefoon

GIN biedt haar diensten in Nederland zowel via de PTT als via Libertel aan. Een groot voordeel van dienstverlening via de mobiele telefoon is dat GSM een internationale standaard is met een zeer hoge penetratiegraad en een individuele bereikbaarheid. SMS-berichten versturen en ontvangen verloopt bovendien geheel

gescheiden van de telefoniefunctie. Hoe werkt verkeersinformatie via de GSM-telefoon? Kortgezegd maakt de gebruiker een tekstberichtje via de alfanumerieke toetsen van de telefoon. Ergens in dit bericht typt hij een aantal keywords zoals 'file A2'. Via een verkort nummer verstuurt hij het bericht naar GIN. Daar wordt het bericht door de centrale automatisch geanalyseerd. Vervolgens stuurt het GIN-systeem de gevraagde informatie terug naar de gebruiker. Die kan het op elk gewenst moment het bericht ophalen en lezen. Dit bericht vermeldt bijv. '2 km file Utrecht-Den Bosch bij Vianen'.

De gewenste informatie is individueel en divers

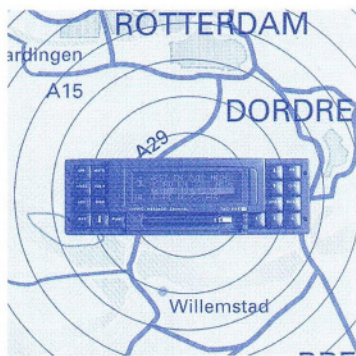
Behalve file-informatie gaat GIN een groot assortiment aansluitende diensten ontwikkelen, zoals de vermelding van snelheidscontrole of de weersverwachting.

Kenmerkend is dat de gebruiker zelf kan aangeven welke informatie hij wil ontvangen. In feite bepaalt de consument dus zelf wat voor hem relevant is.

Officiële lancering RDS-TMC

Nikita is een consortium van 4 private partijen dat in opdracht van V&W de verstrekking van verkeersinformatie via RDS-TMC realiseert. *Christian Stehmann* van Siemens Nederland legt uit hoe RDS-TMC verkeersinformatie levert en wat de voordelen daarvan zijn. Maar eerst stelt hij de partijen in het consortium voor.

Naast Siemens bestaat het consortium uit Lockheed Martin, International Management Services (IMS), Nozema (Nederlandse omroep en zender maatschappij) en Goraheck & Partner. Nikita ontwikkelt het RDS-TMC systeem en



Het Nikita consortium verspreidt verkeersinformatie via RDS-TMC.

distribueert de informatie via de ether. Om het gebruik van RDS-TMC te stimuleren heeft V&W besloten gedurende drie jaar de exploitatiekosten voor zijn rekening te nemen. Tijdens deze Intertraffic is de uitzending van RDS-TMC officieel gelanceerd. De verkeersgegevens van de TIC gaan via een on-line verbinding naar Nikita. Daar worden de data omgezet naar RDS-TMC codes die vervolgens met het Radio 3-FM kanaal worden uitgezonden. Iedereen met een RDS-TMC ontvanger kan de verkeersinformatie vervolgens aflezen of beluisteren.

Er zijn momenteel 4 soorten RDS-TMC ontvangers op de markt:

- auto-audiosystemen, zoals de Bosch Viking;
- in-car navigatiesystemen, zoals Philips Carin;
- PC-receivers voor professionele toepassingen, zoals van Siemens;
- buzzer, een speciale ontvanger met display en koptelefoontje/antenne.

Deze ontvangers zijn nog niet zo lang op de markt verkrijgbaar en het zal ook nog enige tijd duren voordat een groot aantal mobilisten een ontvanger heeft. Toch heeft RDS-TMC een aantal voordelen die consumenten aanspreken:

- de informatie is actueel: zij is op elk moment door de gebruiker op te vragen en wordt elke 2-5 minuten ververs;
- urgente verkeersinformatie wordt vrijwel direct doorgegeven;
- de informatie is 24-uur per dag, 7 dagen per week beschikbaar;
- het is mogelijk om informatie te filteren zodat de mobilist alleen de informatie krijgt die voor hem relevant is;
- het systeem is taal-onafhankelijk: in elk land waar een RDS-TMC signaal in de lucht is, wordt de informatie weergegeven aan de reiziger in de taal van zijn keuze.

RDS-TMC staat nog in zijn kinderschoenen. Er staan nog vele verbeteringen in kwaliteit en functionaliteit op stapel. Nikita doet haar uiterste best om van RDS-TMC een succes te maken en beoogt de dienst na 3 jaar op commerciële basis voort te zetten.

Discussie

Belang van reisinformatie voor ketenmobiliteit

De discussie opent met de vraag of het informeren en faciliteren van de automobilist - door bijvoorbeeld verkeersinformatie en navigatiesystemen - er toe leidt dat

de auto sowieso het meest aantrekkelijke alternatief blijft. Informeren is één van de middelen die bij kan dragen aan de beoogde gedragsverandering: reisinformatie is olie voor de motor. De praktijk leert echter dat voor een deel van