

# Uitrol iVRI's symbool voor nieuwe IenW-koers

Gepubliceerd 15-feb-22 14:47 door [Marcel Westerman](#)

**Marcel Westerman was namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betrokken bij de ontwikkeling en uitrol van slimme verkeersregelininstallaties, iVRI's. Wat hem betreft een trendbreuk met het verleden. "De iVRI gaat als eerste van een lokaal fysiek object naar een digitaal object in een uitgebreide dataketen. We zien graag dat er meer voorbeelden in de buitenruimte volgen."**

**De uitrol van slimme verkeerslichten werd gefaciliteerd vanuit het programma Talking Traffic. Dat programma is nu klaar. Hoe gaat het nu verder met de iVRI?**

"Ten eerste: het regelen van het verkeer met verkeerslichten en het verkeersmanagement is goed verzorgd in Nederland. Iedereen heeft wel een buitenlandervaring waarbij je 's avonds voor een rood verkeerslicht staat te wachten, dit licht jou niet ziet en maar op rood blijft staan, terwijl het verder leeg op straat is. Dat gebeurt in Nederland niet zo snel.

De ontwikkeling van de iVRI heeft best uitdagingen gekend: ondanks dat alle betrokkenen keihard hebben gewerkt, is het op meerdere vlakken (zoals met de techniek, verkeerskunde, standaardisatie, uitrol en organisatie) niet meegevallen. Dat was extra vervelend omdat de betrokkenen overheden en bedrijven aan het begin keuzes maakten om de iVRI en de daarop gebaseerde producten en diensten direct grootschalig uit te rollen over heel Nederland. De ambitie om een publiek-private dataketen te realiseren, is behaald. Maar deze kan pas renderen als het netwerk groot genoeg is en landelijk uniform en betrouwbaar functioneert. Dit heeft iedereen uiteindelijk meer inspanning en tijd gekost dan aanvankelijk verwacht.

Gelukkig zitten we inmiddels in rustiger vaarwater en hebben we al ruim duizend iVRI's die betrouwbaar functioneren op straat en in de dataketen. Met deze basis kan de iVRI de komende verder worden ontwikkeld, want dat blijft nodig.

Talking Traffic is afgerond, maar de ontwikkeling is allesbehalve klaar. Uit de recente eindrapportage blijkt dat de dataketen goed functioneert en weggebruikers positief reageren op de beschikbare informatie. Nog steeds bereiden bedrijven zich voor op aansluiting op de dataketen en steeds meer objecten in de buitenruimte worden digitaal verbonden en functionaliteiten in de stad worden gekoppeld. Overheden krijgen concrete instrumenten in handen die beheer, onderhoud en beleidskeuzen makkelijker maken. Er is nu realtime data beschikbaar van wat er daadwerkelijk op straat en in een stad gebeurt. Dat is een enorme

stap vooruit.”

*‘Slimme duurzame verstedelijking vraagt om een trendbreuk met het verleden’*

### ***Wat is het voornaamste verschil tussen een traditioneel en een ‘nieuw’ verkeerslicht?***

“Het simpele antwoord is dat een slim verkeerslicht een traditioneel verkeerslicht is, dat een onderdeel vormt van een dataketen en binnen die keten functioneert. Een iVRI is voortdurend ‘connected’ en is dus ook in staat om te communiceren met ‘connected’ verkeersdeelnemers. Zo kan een iVRI verkeersdeelnemers ook al veel eerder en gericht ‘zien’ dan in het geval van lussen, drukknoppen of camera’s.

De iVRI is ook in staat te reageren op de actuele verkeersdrukke. Het nieuwe verkeerslicht ‘ziet’ bovendien ook aspecten als lading en bezettingsgraad. Aankomende verkeersdeelnemers worden herkend en bepaalde verkeersdeelnemers krijgen op basis daarvan prioriteit boven andere. Met de zogenoemde Priority Broker Configurator (PBC) kan een overheid instellen hoe zij met specifieke verkeersdeelnemers omgaat. De verkeersregeling kan specifieke verkeersdeelnemers faciliteren die op die locatie, op dat moment en onder deze condities ‘gewenst’ zijn. Met die mogelijkheden van de iVRI krijgen overheden nu echt een stuur in handen, waarmee ze invloed kunnen uitoefenen op het verkeer in hun stad.

Om de dataketen landelijk goed te kunnen laten functioneren, is uniformiteit in datakwaliteit nodig en conformiteit met internationale standaarden. Private diensten en producten die ook zonder structurele overheidssubsidie moeten kunnen bestaan, kunnen niet per stad, regio of land anders worden gemaakt. Bovendien willen we dat internationale automobielbedrijven het gebruiken. Daarnaast zijn de eisen ten aanzien van privacy en security de laatste jaren aangescherpt.

Een iVRI moet dus betrouwbaar worden beheerd, om te waarborgen dat deze blijvend voldoet aan alle landelijke en internationale afspraken. En dat terwijl het beheer bij overheden de afgelopen jaren beperkt meegroeide met alle maatschappelijke ontwikkelingen. Dus het passend organiseren van het beheer van de iVRI, als onderdeel van een publiek-private dataketen, is nog een opgave. In aanschafkosten is een iVRI nauwelijks duurder dan een gewoon verkeerslicht, het gaat vooral om de inspanningen voor het beheren in de keten. Dat is een nieuwe tak van sport voor de meeste beheerders. Daarom onderzoeken we nu om het digitale ketenmanagement van iVRI’s en van andere objecten in de publieke buitenruimte landelijk te organiseren.”

***Je noemt de transitie van een ‘gewoon’ verkeerslicht naar een ‘slim’ verkeerslicht een trendbreuk. Wat is die trendbreuk precies?***

“De iVRI verandert als eerste van een lokaal fysiek object naar een digitaal object in de keten, waarbij de data die hierdoor beschikbaar komt ook kan worden gebruikt voor het maken en evalueren van beleid. Dat vormt de echte trendbreuk. In plaats van modelberekeningen gebruiken we realtime data optimaal om echte inzichten te krijgen van wat er in de stad gebeurt. Op basis daarvan maken we keuzes.

Onze ambitie is dat meer functionaliteiten in de publieke buitenruimte volgen, zodat we alle factoren die binnen steden een rol spelen kunnen volgen. Het doel is steden slimmer, schoner, duurzamer en veiliger te maken. Connectiviteit en de iVRI's zijn middelen die daaraan concreet kunnen bijdragen. Met tal van andere overheden werken we samen om daar op steeds meer plekken in ons land invulling aan te geven.

Die slimme duurzame verstedelijking vraagt om duurzaam ingerichte mobiliteit bij de bron. Door met stedelijke inrichting de behoefte aan structurele mobiliteit te verminderen, met nabijheid van dagelijks behoeften en het faciliteren van langzaam verkeer als lopen en fietsen. Door voor mobiliteit die toch nodig is om slimme alternatieven aan te bieden en dat datagedreven te faciliteren. Daar ontstaat de echte meerwaarde van de iVRI, door het voor overheden mogelijk te maken het verkeer in de steden veel gericht te sturen naar tijd, plaats en condities volgens hun eigen beleidskaders. Connectiviteit en data maken dat mogelijk. Die trendbreuk met het verleden is nodig als we onze steden echt slimmer, schoner en veiliger willen maken.”

*Dit artikel is eerder verschenen in het Trendboek Mobiliteit 2022.*

Tags : data, duurzaam, duurzame-verstedelijking, ivri, minienw, talking-traffic, verkeersregelinstallaties