

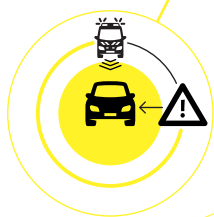
Overzicht resultaten tweede jaar (2023)

Opschaling en kwaliteitsverbetering

Het Safety Priority Services initiatief met de Partners ANWB, Be-Mobile (met Flitsmeister), KIA, Hyundai, INRIX en TomTom (2022-2024) ging in 2022 succesvol van start. Gezamenlijk leveren zij de volgende use cases:



Filestaartwaarschuwingen: Bij een groot snelheidsverschil tussen je eigen voertuig en het laatste voertuig in een file verderop je route, krijg je een waarschuwing om snelheid te minderen. Anders dan bijvoorbeeld bij de matrixborden boven de weg krijgt dus niet iedere weggebruiker op die plek en op dat moment een waarschuwing: alleen als dat gezien het snelheidsverschil gevaarlijk dreigt te worden. De waarschuwing kan op alle wegen gegeven worden: op de snelweg, maar ook op provinciale of gemeentelijke wegen.



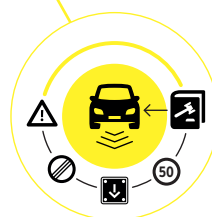
Waarschuwingen voor nood-en hulpdiensten: Je krijgt een waarschuwing als er een nood of hulpdienst nadert en ziet uit welke richting de hulpdienst komt, zodat je

niet verrast wordt en je je kunt voorbereiden op eventueel uitwijken of het aanpassen van je snelheid.

Waarschuwingen op basis van 'Safety Related Traffic Information': Je wordt onder andere gewaarschuwd voor tijdelijk glad wegdek, kortstondige wegwerkzaamheden, spookrijders en onbeheerde wegblokkades.



Verkeersregels: Je ontvangt in de auto maatwerk informatie over de geldende maximale snelheden, matrixborden boven de weg (rode kruizen, pijlen) en andere informatie die nuttig is voor weggebruikers, zoals milieu- en schoolzones.



Deze factsheet toont de resultaten over het jaar 2023. Dit jaar stond in het teken van verdere opschaling en kwaliteitsverbetering van de diensten.



Gebruikersinzichten

Toegevoegde waarde van safety priority services

Gevraagd naar de algemene mening over de safety priority services geeft 85% van de ondervraagden aan dat de services de veiligheid verbeteren. Circa 80% vindt de kwaliteit en betrouwbaarheid goed. En circa 75% ziet de waarschuwingen voor gevaarlijke situaties. Dit zijn cijfers op basis van de meest recente enquêtes. Het is daarbij niet mogelijk om 1 op 1 te concluderen of de tevredenheid toe- of afneemt, aangezien elk kwartaal andere mensen bevestigd worden. De hoge waardering geeft wel veel vertrouwen.

Filestaartwaarschuwing benchmark

Digitaal gegenereerde filestaartwaarschuwingen zijn voor de mensen die ze ontvangen even accuraat als de traditionele filemeldingen met lussen en portalen. Daarnaast kunnen we concluderen dat de portalen boven de weg op dezelfde tijd en plaats de file aangeven als de meldingen in het voertuig. Dat betekent dus ook dat waar er geen signalering is, er toch filestaart beveiliging op een kwalitatief goede manier gegeven wordt.

Gebruikersinzichten op basis van enquêtes geven aan dat weggebruikers hun snelheid aanpassen en alerter rijden nadat ze een waarschuwing hebben gekregen voor bijvoorbeeld een pechgeval verderop. Dit inzicht is nu verrijkt met gemeten gedrag (measured behaviour). Zo heeft een Partner de directe relatie onderzocht tussen een filestaartwaarschuwing en een daarop volgende snelheidsafname. De data lieten net voor de waarschuwing een lichte daling in snelheid zien en na de melding werd een relatief grote(re) daling in snelheid geregistreerd. Dat is het gewenste effect. Maar er kan nog niet geconcludeerd worden dat de melding de (enige) oorzaak is van de daling in snelheid. Dat de weggebruiker remt, kan meer oorzaken hebben dan enkel de waarschuwing. Wél kan geconcludeerd worden dat de waarschuwing getoond wordt op een goed moment. Het merendeel van bestuurders remt net na de waarschuwing af.



Betere waarschuwing voor nood- en hulpdiensten

User insights lieten zien dat berichten als afleidend kunnen worden ervaren wanneer de relevantie van het bericht niet duidelijk is. Bijvoorbeeld wanneer je wordt gewaarschuwd voor een naderende ambulance en je vervolgens de ambulance niet ziet omdat jouw route de route van de ambulance niet kruist. Op basis van reacties van gebruikers hebben serviceproviders de werking van hun nood- en hulpdiensten waarschuwing geoptimaliseerd. Meldingen worden nu doorgegeven bij een kleinere afstand tussen de ambulance en de weggebruiker die de EVA melding ontvangt. Enquêteresultaten laten zien dat tot 100% van de bestuurders die een waarschuwing kregen daadwerkelijk de ambulance heeft gezien. 84% geeft aan op basis van de melding ruimte te maken voor de ambulance.

Verminderen afleiding

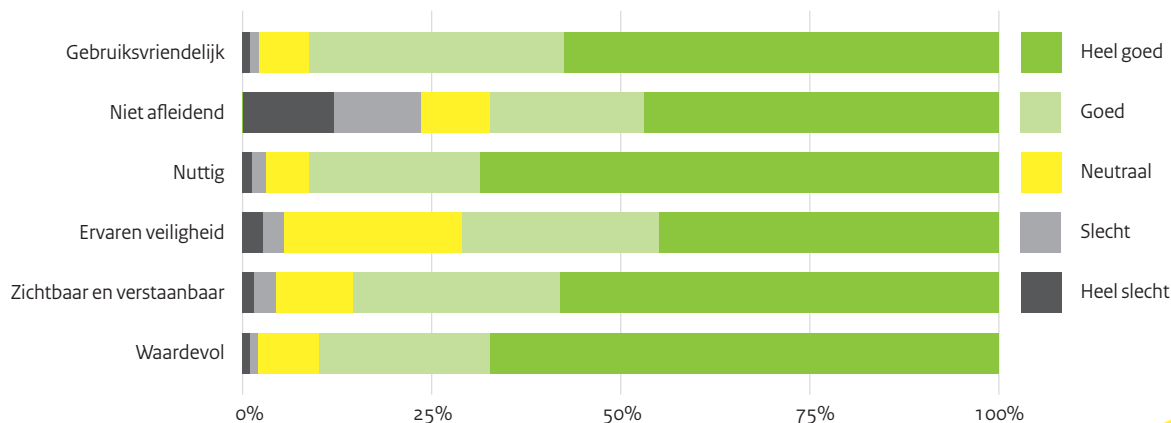
Er worden veel SRTI waarschuwingen gegeven. Bijvoorbeeld over ongevallen. Deze waarschuwingen hebben een grote waarde. Na een digitale melding bij een ongeval remt 42% en 52% geeft aan meer alert te zijn. De meldingen worden soms echter als afleidend ervaren. Met de ontwikkeling van de IM backbone werken we aan een gebundelde gevalideerde datastroom met meldingen van verschillende serviceproviders, waarmee weggebruikers nog gericht geïnformeerd kan worden.

Het IM Backbone platform zorgt voor een bundeling van nieuwe databronnen zoals Crowd-sourced data en Probe Vehicle Data om daarmee een consistente gevalideerde SRTI feed te realiseren. Het platform heeft de mogelijkheid om ook andere databronnen aan te sluiten die relevant zijn voor Incident Management.

IM Backbone is gratis toegankelijk voor industrie en wegbeheerders bij NDW.



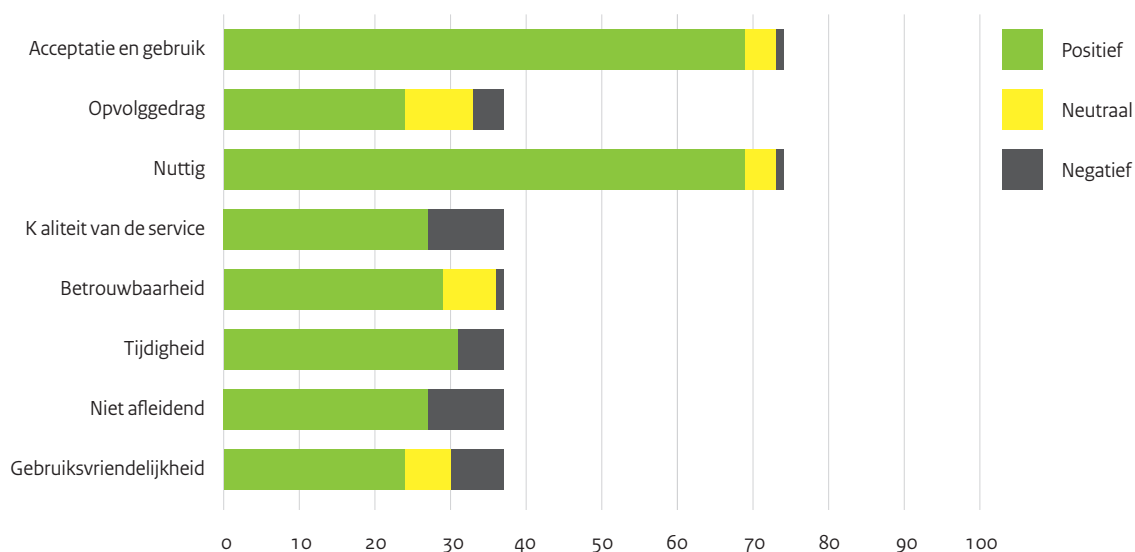
SRTI - ongeval



Hoge waardering informatie over afgesloten rijstroken

Het negeren van rode kruizen boven de weg is een groot risico voor de verkeersveiligheid. In-car informatie kan helpen voorkomen dat weggebruikers een rood kruis missen. In 2023 zijn meer serviceproviders de informatie over afgesloten rijstroken gaan doorgeven. Enquêteresultaten laten zien dat deze dienst heel positief gewaardeerd wordt.

Ge- en verboden - afgesloten rijstrook



Feedback

Verbeteren publieke data

Een belangrijk onderdeel van deze samenwerking is het verbeteren van de publieke data. Op basis van de feedback van de serviceproviders zijn diverse verbeteringen doorgevoerd:

- Aan het VCNL-proces voor wegafsluitingen zijn aanpassingen doorgevoerd. Bij een afsluiting was het niet altijd duidelijk of het om een gedeeltelijke of een volledige afsluiting ging. Denk hierbij aan situaties waarbij de rijbaan dicht is maar het verkeer wel over de vluchtstrook er langs kan.
- De afhandeltijd van incidenten door bergers wordt nauwkeuriger aangeduid. De automatische afmeldtijd is gewijzigd van 75 naar 25 minuten.
- In voorbereiding: de start- en eindtijd van wegwerkzaamheden met afsluitingen wordt nauwkeuriger aangeduid. Hierbij wordt gebruik gemaakt van floating car data.

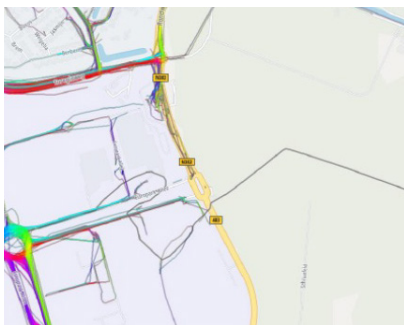
Data over het onderliggend wegennet

De serviceproviders hebben behoefte aan meer data over de niet-autosnelwegen. Denk aan informatie over geplande en actuele wegwerkzaamheden op het onderliggend wegennet en actuele maximumsnelheden. Serviceproviders zien nu soms in hun eigen floating car data dat een weg wel of juist niet is afgesloten, terwijl de publieke datafeed het tegendeel aangeeft.

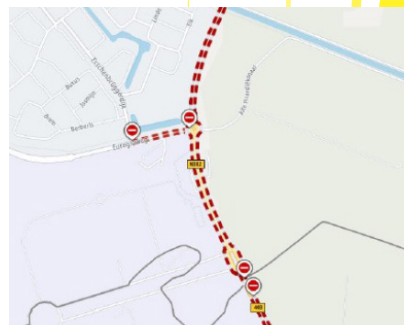
In onderstaand voorbeeld was een weg volledig afgesloten gedurende bijna twee weken. Deze wegafsluiting was niet opgenomen in de publieke datafeed. De serviceprovider had de wegafsluiting in beeld vanuit de floating car data.



Reguliere verkeerssituatie



Floating car data laat wegafsluiting zien



Wegafsluiting opgenomen door serviceprovider

Dienstverlening

Partners breiden hun dienstverlening uit

Alle diensten in scope worden geleverd door een of meer Partners. In 2023 zijn de volgende uitbreidingen gerealiseerd:

- ANWB heeft in Q1 2023 de dienst Nood- en hulpdiensten gerealiseerd in hun Onderweg app.
- TomTom heeft in Q2 2023 de dienst Nood- en hulpdiensten gerealiseerd in hun AmiGo app en TomTom Hazard Feeds richting automobieliindustrie.
- ANWB heeft in Q3 2023 de doorgifte van de informatie over gesloten rijstroken en maximumsnelheden (van de matrixsignaalgevers / matix signs) gerealiseerd in hun Onderweg app.

➤ In 2023 is het aantal kilometers gereden in Nederland met actieve diensten van onze partners met ongeveer 25% toegenomen.

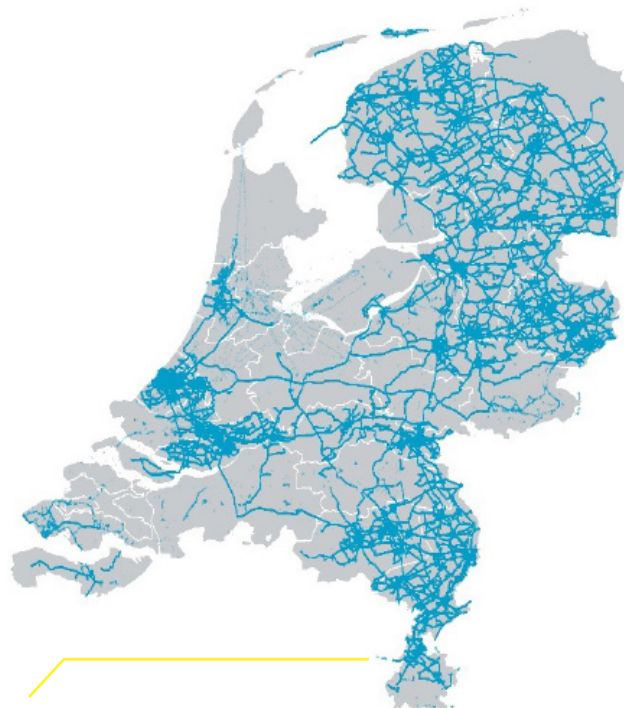


Dekking nood- en hulpdiensten

Bijna 100% van de ambulances is inmiddels ontsloten met de systemen om een waarschuwing te geven of prioriteit te krijgen bij verkeerslichten. De afbeelding geeft een 'heatmap' uit oktober 2023. Ook een toenemend aantal brandweerwagens wordt aangesloten.

Toevoeging digitale schoolzones

In het project VM-IVRA is in 2023 de toepassing digitale schoolzones ontwikkeld en zijn de eerste praktijkervaringen opgedaan. Weggebruikers worden hierbij in-car gewaarschuwd bij nadering van een schoolzone. Daarmee worden zij geholpen om tijdig hun snelheid aan te passen aan de lokale omstandigheden. De toepassing valt onder 'Smart routing' binnen SPS. Opschaling volgt in 2024.



Dekking aangesloten nood- en hulpdiensten (2023)

Vooruitblik 2024

Meerdere bedrijven hebben interesse getoond om aan te sluiten bij het Safety Priority Services initiatief. Inmiddels worden één op één gesprekken georganiseerd met bestaande Partners om verdere samenwerking vorm te geven.

Het jaar 2024 is het laatste jaar van SPS. Dat betekent dat na dit jaar de financiële vergoeding eindigt. Wat niet eindigt is de goede publiek-private samenwerking die we met elkaar hebben opgebouwd en waar ook in het kader van de wettelijke verplichting uit Europa, de zogeheten Real Time Traffic Information verordening, verder aan wordt gewerkt. De diensten blijven uiteraard actief.



Meer informatie

Zie www.safetypriorityservices.nl of per email: samenwerkingserviceproviders@minienw.nl

