

"Eigenheid in verbondenheid"
**Het belang van samenwerking op het gebied van DVM in de provincie Zuid-
Holland**

Reinout Liemburg, Provincie Zuid-Holland, rt.liemburg@pzh.nl

Lieke Berghout, Provincie Zuid-Holland, ea.berghout@pzh.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,
23 en 24 november 2006, Amsterdam

Samenvatting

"Eigenheid in verbondenheid"; het belang van samenwerking op het gebied van DVM in de provincie Zuid-Holland

De wereld van verkeersmanagement is sterk in beweging. Tot voor kort werd dit door de afzonderlijke wegbeheerders opgepakt. Rijkswaterstaat bouwde verkeerscentrales om haar eigen netwerk beter te managen, en de provincie Zuid-Holland bouwde een VRI-centrale om de lokale verkeerssituatie rond verkeerslichten (VRI's) te kunnen monitoren en eventueel bijsturen. Met uitbrengen van de Nota Mobiliteit en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan staat de netwerkgedachte centraal en worden oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen nu in belangrijke mate beschouwd vanuit een gezamenlijke visie op het wegennet als totaal (HWN en OWN).

Vooraf worden, vanuit gezamenlijke beleidsuitgangspunten, afspraken gemaakt wanneer en op welke wijze verkeersmanagement maatregelen zullen worden ingezet. Cruciaal hierbij is dat vanuit een gezamenlijk punt het verkeer "gemanaged" kan worden.

Om goed handen en voeten te geven aan de samenwerking is het van groot belang om één gezamenlijk beeld te hebben wat verkeersmanagement is, wat we ermee kunnen en welke rol wegbeheerders daarbij hebben. Deze vragen blijken in praktijk minder triviaal dan het in eerste instantie lijkt. Voor specifieke onderwerpen als data inwinning in Incident Management is een eenduidige werkwijze zelfs essentieel.

Samenwerking vindt op diverse schaalniveaus plaats. In deze bijdrage gaan we in op een aantal voorbeelden op het gebied van verkeersmanagement, waarin een goede samenwerking tussen wegbeheerders essentieel is. Twee regionale projecten springen daarbij in het oog: de samenwerking van de provincie met Rijkswaterstaat Zuid-Holland in de nieuwe verkeerscentrale in Rhoon en het project Coördinatie Alternatieve Routes.

Het eerste project heeft geleid tot het ondertekenen van een samenwerkingsovereenkomst over het gebruik van de verkeerscentrale Rhoon in december 2004. Bijzonder aan deze overeenkomst is dat de provincie bij de verkeerscentrale een aantal diensten inkoopt, te weten: het meldpunt voor Incident Management, de aansturing van de DRIP bij de veiling Naaldwijk, de bediening van de Hartelbrug en het koppelen van provinciale data in de verkeerscentrale. Het is de intentie van de provincie om de functie van de verkeerscentrale Rhoon voor regionaal verkeersmanagement verder te versterken en uit te breiden.

In het project Coördinatie Alternatieve Routes (CAR) is door de gezamenlijke wegbeheerders en de politie voor het Westland en de A15-Corridor de uitgewerkt hoe de verkeerssituatie wordt beheerst in situaties waarbij een weg geblokkeerd is als gevolg van een langdurig ongeval of ernstige calamiteit. Belangrijkste leerpunten hierbij dat alle lokale wegbeheerders en de hulpdiensten (w.o. politie) direct vanaf het begin worden betrokken bij het werk- en denkproces. Zodoende kan draagvlak ontstaan en komt veel lokale kennis op tafel.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Netwerkgedachte als uitgangspunt	5
3	Samenwerking op Zuidvleugel-niveau	5
4	Samenwerking op het gebied van verkeersmanagement.....	6
	<i>4.1 Samenwerking met Rijkswaterstaat in de verkeerscentrale Rhoon.....</i>	<i>7</i>
	<i>4.2 Coördinatie Alternatieve Routes</i>	<i>7</i>
5	Referenties.....	13

1 Inleiding

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn belangrijke voorwaarden voor een soepel verloop van economische en maatschappelijke processen. In Zuid-Holland staat de bereikbaarheid zwaar onder druk door de in aantal en omvang toenemende files. De provincie heeft in het PVVP aangegeven dat een afgewogen beleidsmix van benutten, bouwen, besturen en beprijzen de geëigende aanpak is om de verkeersproblematiek het hoofd te bieden. Eén van de middelen die de congestie kan terugdringen zonder grootschalige uitbreiding van de weginfrastructuur is een betere benutting van de bestaande wegcapaciteit. Dynamisch verkeersmanagement is daarbij één van de instrumenten die een belangrijke bijdrage kan leveren. Congestie doet zich immers niet op elk moment en op elke plek van het wegennet voor, maar concentreert zich op een beperkt aantal tijdstippen en wegen. Door de verkeersstromen beter en slimmer te managen is het mogelijk de nog beschikbare capaciteit beter te benutten. Hierdoor vlakken de pieken in het verkeersaanbod op de kwetsbare tijdstippen en plekken af en kunnen bovendien verwachte en onverwachte verstoringen, bijvoorbeeld als gevolg van werkzaamheden of ongevallen, beter "gemanaged" worden.

Verkeersmanagement was tot voor kort vooral gericht op lokale optimalisaties van het verkeer, bijvoorbeeld flexibele afstelling van verkeerslichten. Bij recenter DVM staat een om een betere netwerkbenutting centraal: gebiedsgericht verkeersmanagement, met een sterke focus op samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders. Doel van deze samenwerking is om de doorstroming op het totale regionale hoofdwegennet zoveel mogelijk te garanderen, in feite zonder onderscheid tussen hoofd- en onderliggend wegennet.

Vooraf worden, vanuit gezamenlijke beleidsuitgangspunten en afspraken over de prioriteiten van de verschillende wegen, in de vorm van scenario's afspraken gemaakt wanneer en op welke wijze verkeersmanagement maatregelen zullen worden ingezet. Cruciaal hierbij is dat vanuit een centraal punt het verkeer gemanaged kan worden. In het geval van de optimalisering van lokale verkeerslichten (VRI's) is dat de VRI-centrale van de provincie Zuid-Holland, in geval van netwerksturing is dat de verkeerscentrale Rhoon.

2 Netwerkgedachte als uitgangspunt

De weggebruiker en zijn verplaatsing van deur tot deur nemen een centrale positie in bij de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid. Op het gebied van verkeersmanagement betekent dat dat het managen van de verkeersstromen op netwerkniveau moet geschieden en niet per afzonderlijke wegbeheerder. Immers, wat is het voordeel voor een weggebruiker als op de doorstroming op het hoofdwegennet verbetert, maar tegelijkertijd de overgang naar het onderliggend wegennet verslechtert? Alleen door het introduceren van integrale oplossingen wordt voor de weggebruiker een aantrekkelijker product geleverd, waaraan hij meerwaarde ontleent en waar hij gebruik van maakt. En dat is noodzakelijk om het uiteindelijke doel, een hoge kwaliteit van de bereikbaarheid voor alle weggebruikers, te realiseren.

Bovenstaande overwegingen onderstrepen het belang van samenwerking tussen de betrokken wegbeheerders op het gebied van dynamisch verkeersmanagement. De in het PVVP uitgewerkte netwerkgedachte impliceert dat het essentieel is om ‘grensoverschrijdend’ en vanuit het belang van de weggebruiker te denken. Maar tegelijkertijd is het ook van belang om binnen het kader van de samenwerking de specifieke functies en karakteristieken van de verschillende wegennetwerken (Rijks-, provinciaal en gemeentelijk) te erkennen. De titel van deze paper luidt dan ook: Eigenheid in Verbondenheid. In het verlengde daarvan is het nodig om een bijpassende verdeling van taken en verantwoordelijkheden uit te werken waarin de belangen van de betrokken partijen tot hun recht komen en zijn gewaarborgd.

3 Samenwerking op Zuidvleugel-niveau

De partners in de Zuidvleugel hebben allen een eigen dynamisch verkeersmanagement (DVM)-programma, met bij allen een duidelijke gemeenschappelijke wens om op het gebied van DVM samen te werken. Voor de weggebruiker bestaat immers geen onderscheid tussen wegbeheerders. Wegbeheerders moeten dus onderling goed afstemmen, maatregelen moeten gebiedsgericht worden bepaald en systemen worden niet meer stand-alone opgezet. Alleen dan kan *gezamenlijk* verkeersmanagement vorm krijgen.

De afgelopen jaren heeft de samenwerking op het gebied van DVM zich, naast RWS, vooral gemanifesteerd in samenwerking met de beide stadsregio's in Zuid-Holland. Zowel met de stadsregio Rotterdam als met Haaglanden zijn afzonderlijke trajecten gestart om de DVM-visies en -acties op elkaar af te stemmen. Ook werd het onderwerp DVM een belangrijk

thema voor zowel SWINGH als NEXUS, de regionale samenwerkingsverbanden in respectievelijk de Haagse en Rotterdamse Regio. Met RWS was de samenwerking van de provincie uiteraard al gericht op de hele provincie; de samenwerking in de verkeerscentrale Rhoon is hiervan een goed voorbeeld.

De afzonderlijke partijen zijn betrokken bij diverse gebiedsgerichte projecten. Hiermee is de laatste jaren veel ervaring opgedaan en al werkende weg is duidelijk een gezamenlijk vocabulair ontstaan.

De tijd is nu rijp om de krachten te bundelen en op basis van een gezamenlijk visiedocument richting te geven aan de verdere *DVM-uitwerking op Zuidvleugel-schaal*. Onderwerpen als inwinning van actuele verkeersgegevens, de functie van verkeerscentrale(s), sturingsprincipes, de rol van voertuigen, Incident Management en het gebruik van Alternatieve Routes vragen om een gemeenschappelijke visie en een uniforme aanpak op Zuidvleugel-schaal.

In toenemende mate wordt door alle bij DVM betrokken partijen inmiddels erkend dat het voordelen biedt om op het niveau van de Zuidvleugel een samenhangende visie te ontwikkelen en DVM-maatregelen te implementeren. Er worden door alle betrokken partijen in Zuid-Holland nu stappen gezet om hier concreet uitwerking aan te geven. Een eerste samenhangende DVM-visie op het niveau van de Zuidvleugel is nu in voorbereiding. Daarbij wordt, naast de inhoudelijke kant, ook aandacht besteed aan bestuurlijke verankering van de gemeenschappelijke visie.

4 Samenwerking op het gebied van verkeersmanagement

Door de provincie is een DVM-programma opgesteld waarin veel samenwerkingprojecten met andere wegbeheerders en betrokken partijen zijn opgenomen.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Samenwerking op het gebied van DVM op het niveau van de Zuidvleugel als vervolg op eerdere samenwerking met wegbeheerders en regio's in AVB-trajecten rond de stadsregio's Haaglanden en Rotterdam, resp. Netwerken voor Haaglanden en Samenhangend Netwerk Regio Rotterdam;
- Inbreng in het RWS-project Hart rond Delft;
- Deelname aan het samenwerkingsverband Regiolab Delft;
- Samenwerking met RWS in de verkeerscentrale Rhoon.

- Initiatiefnemer in het project Coördinatie Alternatieve Routes (CAR)

De laatste twee initiatieven worden hieronder verder uitgewerkt.

4.1 Samenwerking met Rijkswaterstaat in de verkeerscentrale Rhoon

Netwerkmanagement op Zuidvleugenniveau impliceert dat de wegbeheerders ook over instrumenten moeten beschikken om het verkeer beter te “managen”.

In 2003 is daarom een overleg met Rijkswaterstaat-Zuid-Holland gestart, om als eerste te verkennen welke mogelijkheden er zijn voor samenwerking in een verkeerscentrale. Door beide partijen werd erkend dat de opening van de nieuwe verkeerscentrale in Rhoon een uitgelezen kans was voor het opzetten van een geïntegreerd beleid en uitvoeringsconcept ten aanzien van dynamisch verkeersmanagement op het rijks- en het provinciaal wegennet in Zuid-Holland. Met de overtuiging dat een geïntegreerde aanpak van dynamisch verkeersmanagement leidt tot een beter product voor de weggebruiker.

Bovendien kan een gezamenlijke verkeerscentrale vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie substantiële voordelen opleveren. De optie om als provincie zelf een verkeerscentrale te bouwen viel al snel af door de hoge kosten en het besef dat samenwerking op het gebied van dynamisch verkeersmanagement juist vanuit een centrale plek beter te organiseren is.

De samenwerking heeft ertoe geleid dat de officiële opening van de nieuwe verkeerscentrale in Rhoon is verricht door de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat (Fred Heuer) en de Gedeputeerde voor verkeer en vervoer van de provincie Zuid-Holland (Jeltje van Nieuwenhoven). Tijdens deze opening is tevens de een samenwerkingsovereenkomst tussen partijen getekend. In deze overeenkomst is afgesproken dat de provincie bij de verkeerscentrale een aantal diensten inkoopt. Onderwerpen die in de eerste van de samenwerking door de verkeerscentrale zullen worden uitgevoerd zijn: het onderbrengen van het meldpunt voor incident management, de aansturing van de DRIP bij de veiling Naaldwijk, de bediening van de Hartelbrug en het koppelen van actuele verkeersdata van de provincie aan data van RWS in de verkeerscentrale.

4.2 Coördinatie Alternatieve Routes

Een van de grote samenwerkingsprojecten binnen de Provincie Zuid-Holland op het gebied van verkeersmanagement is het project Coördinatie Alternatieve Routes (CAR). In dit project is door de gezamenlijke wegbeheerders en de politie uitgewerkt hoe ze de verkeerssituatie

gaan beheersen in situaties waarbij een weg geblokkeerd is als gevolg van een ongeval of calamiteit. Weggebruikers moeten in die situaties uitwijken naar andere routes. Zonder goede coördinatie leidt dat tot extreme drukte en blokkades, ook op wegen en in gebieden die daar niet op berekend zijn. Ook schadelijke gevolgen voor bereikbaarheid, openbare orde en (verkeers)veiligheid zijn daarvan het gevolg. Het doel van de inzet van CAR is dan ook:

- beheersbaar verkeer bij calamiteiten en blokkades;
- snelle en gelijke respons vanuit de verschillende betrokken organisaties;
- veiligheid beter waarborgen;
- beter geïnformeerde weggebruikers;
- betrouwbaarder bereikbaarheid.

CAR is daarmee een belangrijke aanvulling op het zogeheten IM (Incident Management) dat reeds praktijk is. IM concentreert zich op de blokkade zelf, en is gericht op het zo snel mogelijk weer vrij maken van de weg. CAR richt zich meer op het wegennet om de blokkade heen, werkt dus nadrukkelijk meer op netwerkniveau en is gericht op het bieden van alternatieven voor het stagnerende verkeer. Dit betekent ook dat voor CAR samenwerking tussen de wegbeheerders essentieel is. Zowel vooraf voor het maken van afspraken over de routes als in het geval van een blokkade wanneer er gezamenlijke inzet van maatregelen nodig is.

Wanneer wordt CAR ingezet?

De volgende voorwaarden gelden alvorens CAR wordt ingezet:

- Er moet sprake zijn van een incident of calamiteit waardoor een weg tijdelijk en onverwacht is geblokkeerd. Bij wegwerkzaamheden en evenementen worden eigen routes vastgesteld.
- Het moet gaan om blokkades die naar verwachting langer dan een uur gaan duren (bij korter durende blokkades wordt alleen IM ingezet). De grens van 1 uur is overigens indicatief; feitelijk gaat het erom in te schatten of de impact van de blokkade de CAR-acties rechtvaardigt. Dit hangt niet alleen af van de duur van de blokkade, maar ook van de hoeveelheid geblokkeerd verkeer, dag van de week / tijdstip van de dag, etc.

Naast deze algemene voorwaarden kunnen er ook specifiek voorwaarden zijn voor één bepaalde route. Bijvoorbeeld dat de route niet kan worden ingesteld op dagen dat er festiviteiten zijn.

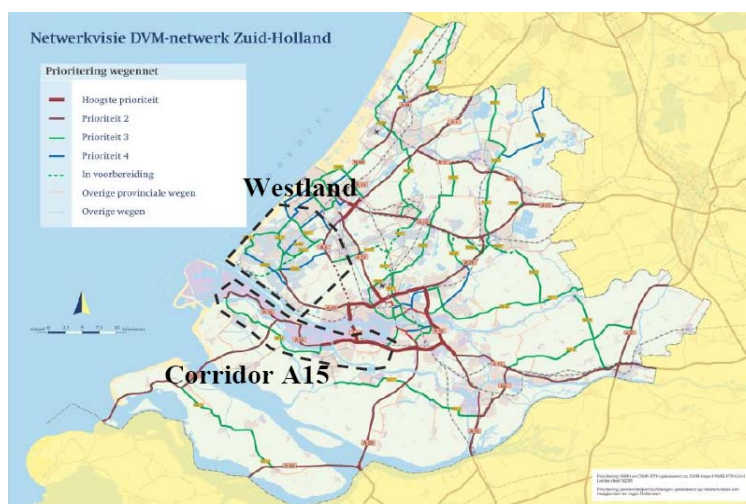
Samenwerking als succesfactor

Al enkele jaren geleden is het initiatief genomen om alternatieve routes vast te stellen. Toen bleek dit niet haalbaar. Een van de aangegeven redenen was dat er in de voorbereiding te weinig was samengewerkt bij het uitwerken van de alternatieve routes; gemeentelijke wegbeheerders werden pas in een laat stadium van het proces geconfronteerd met de voorstellen van de initiatief nemende wegbeheerder.

Een andere genoemde reden was dat de taak om verkeer een alternatieve route aan te bieden op het onderliggend wegennet vaak ligt bij de politie. Zij zitten bestuurlijk in de lijn van veiligheid en worden aangestuurd door de burgemeester. Bij het eerdere initiatief is met name gekeken vanuit de lijn van verkeer en vervoer. Ambtenaren in die lijn waren erg gespist op de risico's voor een toename van sluipverkeer.

In 2005 hebben de Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland opnieuw het initiatief genomen om alternatieve routes vast te stellen. Hierbij is nadrukkelijk gekeken:

- hoe andere wegbeheerders direct konden worden betrokken
- hoe zowel de bestuurlijke lijn van veiligheid als de lijn van verkeer & vervoer kon worden betrokken.



Om het project behapbaar te houden en te kunnen leren van ervaringen is er voor gekozen om in eerste instantie te starten met een uitwerking van CAR in twee pilotgebieden: het Westland en de Corridor A15. De uitwerking in deze twee gebieden heeft parallel plaatsgevonden. Het is de intentie om CAR ook over de rest van de provincie Zuid-Holland uit te rollen.

Wegbeheerders en andere betrokkenen

In de uitvoering van het project hadden twee 'groepen' een belangrijke rol. Ten eerste was dat een kernteam dat bestond uit ambtelijk vertegenwoordigers van de twee initiatiefnemers: Provincie en Rijkswaterstaat. Door het kernteam zijn vooral de hoofdlijnen van het project besproken en zijn afspraken gemaakt met Goudappel Coffeng, die het project heeft ondersteund.

Daarnaast zijn er twee ambtelijke werkgroepen geformeerd (per pilotgebied één werkgroep). In deze werkgroepen zijn alle wegbeheerders binnen de pilotgebieden vertegenwoordigd of als agendalid betrokken. Daarnaast was ook de politie vertegenwoordigd in de werkgroep. Op de samenwerking met de politie wordt verder ingegaan in de volgende paragraaf. De werkgroepen zijn in drie werksessie bij elkaar gekomen. In die werksessies zijn alle essentiële keuzes rond de alternatieve routes vastgesteld. Daar is besloten voor blokkades op welke wegen er alternatieve routes moeten worden vastgesteld, welke voorwaarden er gelden voor een alternatieve route, wat die alternatieve routes zijn en welke maatregelen er benodigd zijn. Op die manier is het CAR-routeboek, het belangrijkste eindproduct van het project, een gezamenlijk product van de hele werkgroep.

Samenwerken met andere beleidsvelden

In dit project is er nadrukkelijk voor gekozen om ook de insteek via de “veiligheidslijn” te betrekken. De burgemeester is hierbij bestuurlijk de eerst aangewezen. De burgemeesters binnen de pilot "Westland" en de voorzitter van de deelgemeente Hoek van Holland zijn met een presentatie vooraf op de hoogte gebracht van dit project en hebben dit ook zeer gewaardeerd. Deze “investering” kan onder meer zijn vruchten afwerpen bij de implementatie van CAR bij de politie (waarvan een aantal van hen korpsbeheerder is). Daarnaast blijft het zinvol en nodig om ook de wethouder verkeer tijdig te informeren. Het zijn immers vaak zijn ambtenaren die betrokken worden bij de voorbereidingen van CAR.

Vanwege de “veiligheidslijn” is de politie betrokken bij CAR. Al snel in het project bleek dat zij een belangrijke rol kan spelen bij het opzetten van CAR. De politie heeft veelal grote kennis van het gebied en alle wegen. Daarnaast hadden de medewerkers van de politie goed inzicht in de feitelijke procedurele verhoudingen (wie heeft welke mogelijkheden en verantwoordelijkheden?). Zij hebben, zeker op het onderliggend wegennet, een cruciale rol bij het instellen van een alternatieve route. De rolverdeling bij de samenwerking tussen de verschillende wegbeheerders en de politie is uitgewerkt in een operationeel protocol (zie volgende paragraaf).

Het is de overweging waard om in de uitrol van CAR over de rest van de provincie ook de politie in het kernteam op te nemen. Samen met de politie kan per gebied ook bepaald worden welke verkeersregelende taken de politie op zich neemt (met name nabij de blokkade) en waar de wegbeheerders die taken op zich nemen (met name op grotere afstand van de blokkades).

Het operationeel protocol: snel, slagvaardig en verantwoord handelen

Snelheid is de meest cruciale succesfactor bij de operationele uitvoering van CAR. Voor snel handelen is het van groot belang om vooraf te bepalen hoe de samenwerking verloopt en wie welke verantwoordelijkheden heeft. Daarom is een operationeel protocol ontwikkeld dat enerzijds recht doet aan de vereiste zorgvuldigheid en anderzijds leidt tot een maximale slagvaardigheid. Uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheden en taken bij de organisaties liggen waar ze nu ook al liggen. Dat betekent:

1. Het "motorkapoverleg" (of meer formeel: het CTPI) ter plaatse van het incident schat in of CAR wenselijk is en communiceert dit aan de verkeerscentrale. In het motorkapoverleg zitten alle hulpdiensten en de betreffende wegbeheerder;
2. De coördinerend wegverkeersleider in de verkeerscentrale controleert of CAR uitgevoerd kan worden en neemt de centrale regie in het uitzetten van de acties. Een van de eerste acties is het informeren van alle betrokken wegbeheerders en gemeenten waardoor de beoogde omleidingsroute loopt
3. Het motorkapoverleg besluit tot het opheffen van CAR waarna de verkeerscentrale het opheffen van CAR coördineert.
4. De verkeerscentrale organiseert zo snel mogelijk een evaluatie met betrokken partijen.

Vervolgfase

Op het moment van het opstellen van het paper zijn door de ambtelijke werkgroepen alle alternatieve routes opgesteld in het CAR-routeboek. Het product is klaar voor het besluitvormingstraject. De verwachting is dat dat van september tot en met november zal gaan lopen. Het doel is om bestuurlijk te komen tot afspraken over:

- de alternatieve routes zelf;
- beheer van de alternatieve routes;
- inzet van de alternatieve routes;
- monitoring en evaluatie.

Na implementatie van CAR in dit pilotgebied zal op basis van concrete ervaringen gestreefd worden naar verbeteringen. Daarbij is het gewenst om na te denken over investeringen in nieuwe route-ondersteunende instrumenten. Denk daarbij aan het permanent plaatsen van (dynamische) route-informatie bij belangrijke beslispunten en permanente bewegwijzeringsborden op de omleidingsroutes (analoog aan de U-borden in Duitsland). Een besluit hierover is op dit moment niet aan de orde. Na inzet van een alternatieve route is het van belang te evalueren en voorstellen te doen voor verbeteringen. Deze voorstellen kunnen gericht zijn op de route zelf en op de in te zetten maatregelen. Dit laatste kan leiden tot de investeringsvoorstellen.

Aanbevelingen

Aanbevelingen voor andere regio's die we bij het maken van afspraken over alternatieve routes willen meegeven zijn:

- Betrek vanaf de start van het proces de lokale wegbeheerders en hulpdiensten (w.o. politie) bij het werk- en denkproces.
- Benadruk het feit dat alle betrokken wegbeheerders (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) baat hebben bij de afspraken over alternatieve routes; we kunnen elkaar helpen bij crisis op de weg;
- koppel het besluitvormingstraject aan de "lijn" van de veiligheid en openbare orde (burgemeesters). Dit vergroot het draagvlak voor het proces, niet alleen het voorkomen van sluipverkeer is dan een item, maar ook aspecten van veiligheid

5 Referenties

Provinciaal Verkeers-en Vervoersplan 2002 - 2020, Provincie Zuid-Holland, jan. 2004

CAR- Zuid-Holland; Routeboek Westland, Goudappel Coffeng, juli 2006

CAR- Zuid-Holland; Routeboek Corridor A15, Goudappel Coffeng, juli 2006

CAR-Zuid-Holland, pilots Corridor A15 en Westland, Eindrapport, Goudappel Coffeng, augustus 2006