

Vergaderjaar 2013–2014

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 207**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2013

In februari van dit jaar heb ik uw kamer (Kamerstuk 31 305, nr. 202) geïnformeerd over mijn ambities met het actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg*. De afgelopen maanden zijn in samenwerking met het Nederlandse bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen betekenisvolle stappen gezet, waarover ik u nu graag informeer.

### **Beter geïnformeerd op weg**

Slimme technologie en actuele reisinformatie op maat worden steeds belangrijker voor onze mobiliteit. Meer en meer reizigers beschikken voor en tijdens de reis over actuele individuele reisinformatie (bijvoorbeeld via smartphones), wat hun mobiliteitsgedrag en keuzes beïnvloedt. De autoindustrie is wereldwijd intensief bezig coöperatieve systemen<sup>1</sup> en autonome voertuigen technisch mogelijk te maken.

Dergelijke slimme technologie – zogeheten Intelligente Transport Systemen (ITS) – ontwikkelt zich de komende jaren verder en biedt kansen voor zowel weggebruikers, wegbeheerders als het Nederlandse bedrijfsleven: nationaal én internationaal.

Met het actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg* bepalen publieke en private partners gezamenlijk koers (2013–2023) om deze kansen te benutten. Het programma bestaat uit een Routekaart (koersbepaling) en een Uitvoeringsagenda. In mijn brief van februari heb ik de volgende doelstellingen aan het programma verbonden:

- 1) Verbeteren van de dienstverlening naar reizigers, door middel van betrouwbare en actuele reisinformatiediensten;

<sup>1</sup> Coöperatieve systemen ondersteunen de bestuurder, gebruikmakend van communicatie met andere voertuigen en/of systemen langs de kant van de weg. Dit vindt plaats door de bestuurder te informeren, te waarschuwen of zelfs actief in te grijpen in de voertuigbesturing. Verwacht wordt dat consumenten-introductie van deze technieken en diensten in de komende jaren op enige schaal gaat plaatsvinden.

- 2) Uitdagen van het Nederlandse bedrijfsleven, ter versterking van de nationale en internationale concurrentiepositie;
- 3) Bijdragen aan het realiseren van de IenM beleidsdoelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid;
- 4) Verbeteren van de effectiviteit en efficiëntie van publiek verkeersmanagement: «meer met minder».

### **Koersbepaling**

Het afgelopen jaar heeft een aantal sleutelspelers<sup>2</sup> een koers voor de vernieuwing van reisinformatiediensten en verkeersmanagement voor het wegverkeer ontwikkeld. Dit is de Routekaart *Beter geïnformeerd op weg* gaan heten. Ik ben trots op het resultaat en bied u dit hierbij graag aan<sup>3</sup>.

Een zestal transitiepaden<sup>4</sup> vormt de inhoudelijke ruggengraat van deze koers:

1. Van collectieve beïnvloeding naar een slimme mix van collectieve en individuele informatievoorziening;
2. Van «stand alone» naar coöperatieve systemen: een veranderende rol van wegkantsystemen;
3. Van lokaal/regionaal naar landelijk dekkende reisinformatie en verkeersmanagement;
4. Van business to government (B2G) naar business to consumer (B2C) en business to business (B2B);
5. Van eigendom van data naar maximale openheid en beschikbaarheid van data (publiek en privaat);
6. Van overheidsregie naar publiek-private samenwerking en allianties.

Ik onderschrijf de uitgezette koers en wil komende jaren bijdragen aan de realisatie ervan. De Routekaart vraagt inzet op regionaal, nationaal en Europees niveau. De koers biedt handvatten voor een nieuwe aanpak van mobiliteitsvraagstukken, onder meer in de MIRT onderzoeken rond bereikbaarheidsopgaven.

Ik ben ervan overtuigd dat deze koers vraagt om een vernieuwende manier van samenwerken tussen markt<sup>5</sup>, kennisinstellingen en overheden: meer inzet op gezamenlijke visievorming, pre concurrentiële samenwerking en innovatieve alliantievorming. Vandaag de dag zie ik dit al in onder meer de Praktijkproef Amsterdam, het programma Beter Benutten, CHARM<sup>6</sup> en DITCM<sup>7</sup>.

### **Realisatie**

Rijkswaterstaat (RWS) zal – als uitvoeringsorganisatie van mijn ministerie – de totstandkoming en realisatie van de Uitvoeringsagenda regisseren en faciliteren. RWS heeft de opdracht om de hiervoor benodigde samenwerking met het bedrijfsleven en andere overheden te organiseren. De koers zoals die is uitgewerkt in de Routekaart vormt hiervoor het kader.

---

<sup>2</sup> Deze sleutelspelers hebben op persoonlijke titel deelgenomen en zijn werkzaam bij marktpartijen, overheden en een kennisinstelling. Voor meer informatie: zie het voorwoord van de Routekaart.

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>4</sup> Een nadere toelichting op deze transitiepaden is te lezen in bijgevoegde Routekaart (p10–11).

<sup>5</sup> Onder meer de verkeersindustrie, dataleveranciers, service providers en automotive sector.

<sup>6</sup> CHARM is een Engels, Vlaams, Nederlandse samenwerking. Bedrijven worden uitgedaagd om nieuwe ICT-oplossingen te ontwikkelen voor de volgende generatie verkeerscentrale.

<sup>7</sup> DITCM: Dutch Integrated Testsite Cooperative Mobility ([www.ditcm.nl](http://www.ditcm.nl))

RWS heeft als beheerder van het hoofdwegennet daarbij de opdracht om «meer met minder» te gaan realiseren. Het RWS-budget<sup>8</sup> voor verkeersmanagement wordt in de periode 2015–2020 geleidelijk met 10% afgebouwd, met als ambitie de bereikbaarheid<sup>9</sup> met 5% te verbeteren. Dit actieprogramma is daarmee geen nieuwe investeringsimpuls, maar richt zich op een slimmere besteding van bestaande middelen. Dit is een ambitieuze opdracht. Ik ben er echter van overtuigd dat dit positief gaat bijdragen aan de veranderopgave waar RWS voor staat.

De Uitvoeringsagenda krijgt vanaf begin 2014 een vliegende start door zichtbaar vernieuwende «Routeprojecten» uit te voeren. Deze projecten laten zien wat de transitiepaden uit de Routekaart concreet betekenen, en dragen daarmee bij aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen. Door markt en overheden zijn hiervoor de afgelopen maanden tientallen interessante projecten aangereikt.

De Routeprojecten geven invulling aan de 4 thema's<sup>10</sup> uit de Routekaart. Met de Uitvoeringsagenda zal de kennisuitwisseling rondom deze thema's, tussen en over deze projecten, worden versterkt. Doel hiervan is het lerend vermogen toe te laten nemen en de lessen uit deze projecten te vertalen naar onderbouwde beleidskeuzes en investeringsbeslissingen van markt en overheden.

Uit de ingediende projecten is een selectie (zie bijlage<sup>11</sup>) gemaakt van haalbare vernieuwde projecten die in 2014 tot resultaat kunnen gaan leiden. Tot de Routeprojecten 2014 behoren in ieder geval:

1. Thema Netwerkbreed verkeersmanagement → Praktijkproef Amsterdam
2. Thema Logistiek en internationaal → ITS corridor Nederland/Duitsland/Oostenrijk
3. Thema Multimodale stedelijke bereikbaarheid → Digitale wegbeheerder
4. Thema Automotive en in-car → Rijden met in-car systemen

Op basis van de resultaten van deze projecten zullen zo mogelijk beleidskeuzes worden gemaakt en/of vervolgstappen worden ondernomen voor het projectenprogramma van het volgende jaar. Markt en overheden zullen de komende jaren daarmee gericht gevraagd worden om nieuwe voorstellen en initiatieven te starten en te verbinden aan de Uitvoeringsagenda.

De Uitvoeringsagenda is meer dan deze set Routeprojecten. RWS zal ook de dialoog tussen belanghebbenden van het actieprogramma regisseren en faciliteren, gericht op het toepassen van vernieuwde samenwerkingsvormen tussen markt en overheden. Daarnaast worden stappen gezet in verdergaande standaardisatie, en ook in de verbetering van kwaliteit en betrouwbaarheid van verkeersdata. Het gaat hier onder meer om innovatieve inwinning<sup>12</sup> en verrijking<sup>13</sup> van data en de betekenis hiervan voor de werkprocessen in verkeerscentrales. De Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) geeft hier invulling aan en biedt schaalvoor-

<sup>8</sup> Indicatief wordt er op het hoofdwegennet zo'n € 250 miljoen per jaar geïnvesteerd in aanleg, vervanging, beheer en onderhoud van verkeersmanagementsystemen.

<sup>9</sup> Bereikbaarheid in termen van een reductie van voertuigverliesuren.

<sup>10</sup> Zie pagina 12 van de bijgevoegde Routekaart.

<sup>11</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>12</sup> Floating car data, bluetooth, camera's en radar bieden nieuwe alternatieven voor de meer traditionele inwinning van data middels lussen in het wegdek.

<sup>13</sup> Verrijking van data door onder meer het combineren van databronnen en voorspellende modellen, bieden nieuwe mogelijkheden voor zowel de wegbeheerders als commerciële informatiediensten.

delen voor deelnemende wegbeheerders en afnemende marktpartijen. De NDW wordt de komende jaren voortgezet. Hierover zijn recent afspraken gemaakt tussen de betrokken wegbeheerders. De toekomstige ontwikkeling van de NDW wordt gezien in de context van deze Uitvoeringsagenda.

De uitdaging wordt nu het verbinden van de korte en lange termijn, en zo de koers uit de Routekaart te gaan realiseren. Ik wil benadrukken dat dit zeker niet alleen een technische uitdaging is. Het vraagt om een herbezinning op rollen, taken en verantwoordelijkheden van wegbeheerders (zowel RWS als de regionale wegbeheerders) en marktpartijen (met name de verkeersindustrie, service providers en automotive sector).

Een nadere toelichting op de Uitvoeringsagenda en werkwijze met Routeprojecten is opgenomen in de bijlage<sup>14</sup>.

### **Afsluitend**

Ik zie dat er de afgelopen maanden belangrijke stappen zijn gezet en kijk uit naar de verdere concretisering in de Uitvoeringsagenda. Ik zet mij waar nodig in om het tempo en de ambitie vast te houden. Het programma wordt eind 2014 voor het eerst procesmatig op voortgang geëvalueerd. In de jaren daarna wordt het ook periodiek inhoudelijk geëvalueerd, waarover ik uw kamer zal informeren.

Het actieprogramma *Beter geïnformeerd op weg* biedt mij het kader waartegen ik de inzet en investeringsbeslissingen van mijn ministerie op het ITS dossier voor het wegverkeer (aanleg, vervanging, beheer en onderhoud) zal afwegen. De vooruitgang op het gebied van reisinformatie en verkeersmanagement biedt de komende jaren concrete mogelijkheden voor de vernieuwde aanpak van bereikbaarheidsopgaven, waarover ik u nader zal informeren voorafgaand aan het nota-overleg MIRT.

Ik ben ervan overtuigd dat we onze mobiliteit hiermee een dienst bewijzen en Nederland wereldwijd kunnen positioneren als ITS gidsland. Onze ervaringen in de watersector laten zien dat Nederland baat heeft bij de exportmogelijkheden die een dergelijke positie biedt.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>14</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.