

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 264

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2018

De afgelopen jaren heeft Nederland zich internationaal opgewerkt tot koploper in het veld van Smart mobility¹. We hebben met onze pragmatische «learning by doing» aanpak veel ervaring opgedaan in proeven en experimenten. Daarmee is een beter inzicht ontstaan in ontwikkelingen die op ons afkomen en bijbehorende kansen en risico's voor de verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid.

In deze kabinetsperiode wil ik met deze ervaring doorgroeien naar grootschalig gebruik van beschikbare producten en diensten met een merkbaar effect op onze beleidsdoelen en een verantwoorde introductie van een nieuwe generatie voertuigen, toepassingen en dienstverlening. Dat betekent een verschuiving in aandacht van testen en experimenteren naar toepassing en gebruik in de bestaande praktijk en het inbedden van smart mobility als integraal onderdeel in beleids- en uitvoeringsprocessen. Dit vraagt verandering bij overheidsinstanties, zoals Rijkswaterstaat, RDW, CBR en medeoverheden.

Smart mobility heeft een belangrijke internationale dimensie en tegelijkertijd hebben deze ontwikkelingen impact in de lokale context. Samen met medeoverheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties bundel ik de krachten door onze inspanningen en invloed op internationaal, nationaal en regionaal niveau steviger te verbinden, om daarmee meer impact te hebben en efficiënter om te gaan met publieke middelen. Smart Mobility kent toepassingen op alle terreinen van mobiliteit, weg, water, spoor en in de lucht, deze brief richt zich op het weggebonden verkeer en vervoer. Ik heb u eerder al geïnformeerd over mijn inzet op het gebied van Mobility as a Service (MaaS)².

¹ <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/xx/pdf/2018/01/avri.pdf>

² Kamerstuk 31 305, nr. 260

De stip op de horizon is een veilig, slim en duurzaam verkeers- en vervoersysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten en elkaar versterken. Hieraan kan het wegvervoer een belangrijke bijdrage leveren doordat (logistieke) weggebruikers beschikken over voorspellende en actuele informatie over de verkeerssituatie, de rijtaak meer en meer wordt geautomatiseerd en voertuigen communiceren met elkaar, de infrastructuur en andere verkeersdeelnemers en direct op deze informatie kunnen anticiperen. Hierdoor wordt het voor reizigers en vervoerders eenvoudiger om verschillende vervoersmiddelen of laadruimte te delen, routes te rijden die slim inspelen op de omstandigheden, veilig door het verkeer te bewegen met digitale ondersteuning en niet onnodig voor een verassing te komen staan. Ik wil dat oplossingen aansluiten op de wensen en behoeften van gebruikers, zodat het gemakkelijker wordt om te kiezen voor veilig, slim en duurzaam reis- en rijgedrag én hiermee de stip op de horizon versneld realiseren. Deze ontwikkeling speelt zich af in de volle breedte van het mobiliteitssysteem.

In deze brief schets ik mijn aanpak in een publiek-private samenwerking, die bij implementatie zal leiden tot bijdrage aan een veilig, vlot en duurzaam verkeers- en vervoersysteem en aansluit bij de ambities in het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). U ziet dit al bij mijn startbeslissing voor de A58 die leidt tot een smart mobility variant. Later dit jaar treft u smart mobility ook aan in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dat ik op het moment samen met maatschappelijke partners opstel.

Komen tot meer focus

De uitdaging bij het realiseren van meer impact is het komen tot meer focus. Elke overheid en organisatie heeft daarbij een eigen rol en verantwoordelijkheid. Aan de hand van vier actielijnen ga ik mijn inzet ten aanzien van smart mobility in het wegverkeer richten op een effectieve combinatie van beleid, wet- & regelgeving, investeringen en projectinspanningen. Naast het realiseren van resultaten in deze Kabinetsperiode tref ik voorbereidingen voor de transitie op langere termijn. Om besluitvorming mogelijk te maken ga ik samen met wegbeheerders en andere publieke en private partijen beslisinformatie genereren. Dat is met name van belang in relatie tot het MIRT en de vorming van het Mobiliteitsfonds, waar vaak besluiten moeten worden genomen voor realisaties die pas na jaren van voorbereiding geïmplementeerd kunnen worden. De vier actielijnen zijn:

1. Stimuleren gebruik van bestaande producten en diensten;
2. Verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen;
3. Toekomstbestendige infrastructuur en wegbeheer;
4. Zorgvuldig benutten van data-uitwisseling en connectiviteit.

Voor elk van mijn actielijnen licht ik kort toe wat de kern van mijn aanpak is.

1. Stimuleren gebruik van bestaande producten en diensten

Er is een veelheid aan rijtaakondersteunende producten en diensten beschikbaar: bijvoorbeeld navigatiediensten die tevens waarschuwen voor gevaarlijke situaties als filestaarten, voertuigen die automatisch remmen en informatiediensten die communiceren met verkeerslichten. Het veilig gebruik van deze producten en diensten biedt op korte termijn kansen voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Dit vraagt om verantwoord gebruik door het individu, als ook om diensten en toepassingen die deze wijze van gebruik ondersteunen en grootschalig worden toegepast. Industrie, werkgevers en weggebruikers staan hier in

eerste instantie voor aan de lat. De mate en wijze van gebruik bepaalt in hoge mate het maatschappelijk effect.

Om dit gebruik zo snel mogelijk te vergroten, zet ik de volgende acties in gang:

- Met (private) lease- en verhuurmaatschappijen en werkgeversverbanden wil ik afspraken maken over snellere en veilige introductie en gebruik. Het gaat hierbij zowel rijtaakondersteunende systemen in het voertuig (zoals intelligente snelheidsaanpassing) met bewezen bijdrage aan de verkeersveiligheid, als om navigatie met realtime verkeersinformatie en slimme informatiediensten zoals die bijvoorbeeld voortkomen uit Talking Traffic. Met de logistiek en wegtransport ga ik vergelijkbare gesprekken aan om ook daar het gebruik van intelligente diensten toe te laten nemen.
- De autobranche roep ik op om de voorlichting aan voertuiggebruikers en andere belanghebbenden in de keten (zoals verzekeraars en schadeherstelbedrijven) te verbeteren over de functionaliteiten die in voertuigen geboden worden. Als je niet weet wat je auto allemaal wel en niet kan, koop of gebruik je veiligheidsbevorderende functionaliteiten immers niet en rijd je mogelijk zelfs minder veilig.
- Samen met de ANWB heb ik met hetzelfde doel een online community voor weggebruikers opgezet waarin zij onder meer worden geïnformeerd over de kansen en risico's die slimme en rijtaakondersteunende diensten bieden, ook op de fiets.
- Samen met de mede-initiatiefnemers werk ik aan uitbreiding van de partners van het Convenant «Veilig gebruik smartfuncties» en aan de operationalisatie daarvan in concrete acties door de stakeholders³. Met als doel ervoor te zorgen dat diensten op smartphone en in-car systemen veilig gebruikt worden.
- Optimalisatie in de logistieke keten vraagt om verbindingen tussen bestaande technologieën en toepassingen en tussen verschillende disciplines (logistiek, verkeersmanagement, datadelen en nieuwe voertuigtechnologieën). In de eerste week van oktober organiseer ik een «experience week connected transport» om in de praktijk op basis van bestaande technologie de eerste stappen te zetten in het samenbrengen van deze disciplines, samen met logistieke partners en medeoverheden. Mede op basis van de ervaring die we hiermee opdoen, definieer ik vervolgstappen op het gebied van slimme logistiek, wegvervoer en verkeer.
- Samen met EuroNCAP werk ik aan een methode om de veiligheid van rijtaakondersteunende systemen objectief vast te stellen, zodat consumenten dit mee kunnen nemen in de afweging bij het aanschaffen van een auto.

Daar waar bovenstaande acties beogen de verkeersveiligheid te vergroten, zijn ze ook nauw verweven met de ambitie die ik heb met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, namelijk om het bevorderen van de verkeersveiligheid een nieuwe impuls te geven. De mogelijke kansen van technologische ontwikkelingen op de verkeersveiligheid is één van de onderwerpen die hierin een plek zal krijgen.

2. Verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen

Voertuigen kunnen steeds meer zelf, zijn steeds meer verbonden met hun omgeving (met apparaten, andere voertuigen en infrastructuur), aandrijflijnen worden steeds duurzamer en voertuigen en ritten worden in toenemende mate gedeeld. Op deze wijze kan de nieuwe generatie voertuigen een substantiële bijdrage leveren aan het verbeteren van

³ <https://verkeersveiligheidscoalitie.nl/convenant/>

verkeersveiligheid, de doorstroming en de klimaatdoelen. Voertuigen die grotendeels zelfstandig over het hoofdwegennet kunnen rijden (autopiloot en file-assistent), «treintjes» van enkele vrachtwagens (truck platoons) en gedeelde busjes die op lage snelheid specifieke trajecten kunnen afleggen (zogenaamde POD's/people movers) zijn naar verwachting al binnen afzienbare tijd op de wegen te zien. Om deze nieuwe voertuigen op verantwoorde, veilige manier toe te kunnen laten in het Nederlandse verkeerssysteem moet bestaande (internationale) wet- en regelgeving aangepast worden. Met de industrie en de Europese Commissie moet Nederland tot afspraken komen over hoe nieuwe voertuigen aantonen dat ze veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Ik gebruik daarbij de inzet en kennis van diverse partijen die expertise hebben van voertuigen, verkeer en van menselijk rijgedrag, zoals RDW, CBR, wegbeheerders, nood- en hulpdiensten en kennisinstituten en universiteiten. Ik kijk daarbij zowel naar de interactie tussen het voertuig en de inzittende/bestuurder, als naar de interactie tussen geautomatiseerd vervoer en ander (conventioneel) verkeer. We gaan in Nederland en Europa immers een lange periode van gemengd verkeer tegemoet.

De komende periode wil ik het volgende bereiken:

- Voor verantwoorde toelating van zelfrijdende voertuigen moeten de huidige toelatingseisen doorontwikkeld worden. Software neemt in toenemende mate de rol van de bestuurder over en bepaalt daarmee het gedrag van een voertuig. Deze software ontvangt in de loop van de levensduur updates, veelal draadloos («over-the-air»). Passende en toetsbare functionele eisen aan het gedrag van het voertuig zijn nodig, waarmee het voertuig veilige deelname aan het verkeer kan aantonen. Toetsing van een voertuig moet nu plaatsvinden bij eerste afgifte van een voertuig, maar mogelijk ook later in de levensduur na een update. Op nationaal en internationaal niveau werk ik met overheden en marktpartijen aan deze criteria en eisen, ook wel het «rijbewijs van de zelfrijdende auto» genoemd.
- Om voor de toekomst passende wet- en regelgeving ingericht te hebben, is het noodzakelijk in een vroeg stadium betrokken te zijn bij wat de industrie ontwikkelt. Om volop te kunnen leren wat nieuwe technologieën voor het verkeer en de veiligheid betekenen ben ik met hen in gesprek en maak ik grootschalige experimenten voor verregaand geautomatiseerde voertuigen mogelijk. Vooraf aan experimenten maak ik afspraken over wat overheden hieruit kunnen leren. Het wettelijk kader is in Nederland aangepast om dit toe te staan met behulp van een Experimenteerwet.
- De functionele veiligheid van voertuigen is steeds meer afhankelijk van elektronische systemen, zowel in voertuigen als in de verbindingen naar buiten. De eisen en procedures voor de beveiliging of security van die systemen worden grotendeels internationaal vastgesteld. Ik constateer dat dit nog in de kinderschoenen staat en de komende jaren snel doorontwikkeld moet worden. Daar zet ik mij sterk voor in, bijvoorbeeld bij de normstelling en certificering van systemen, of de technische en organisatorische waarborgen voor detectie en preventie van verdacht gedrag.
- In internationaal verband werk ik ook actief mee aan de lopende discussie over eisen en procedures voor het up-to-date houden van hardware en software in voertuigen. Zeker als het gaat om de registratie en distributie van data in voertuigen bij (bijna) ongelukken.
- Voertuigbestuurders zijn en blijven nu nog steeds verantwoordelijk voor het gedrag van hun voertuig. De aansprakelijkheid en verzekeraarbaarheid van geautomatiseerde voertuigen werk ik verder uit in overleg met de betrokken partijen, zoals de verzekeraars en mijn collega van Justitie en Veiligheid. Ik wil voorbereid zijn op nieuwe

- situaties en tijdig de noodzakelijke voorbereidingen treffen voor wijziging van wet- en regelgeving wanneer dit nodig blijkt te zijn.
- Met België, Duitsland en Frankrijk bespreek ik de harmonisatie van (experimenter-)regelgeving om grensoverschrijdend testen met geautomatiseerde voertuigen nadrukkelijk mogelijk te maken.

3. Toekomstbestendige infrastructuur en wegbeheer

De kwaliteit van de Nederlandse infrastructuur is van zeer hoog niveau. Ook op het gebied van wegbeheer en verkeersmanagement staat Nederland internationaal goed aangeschreven. Smart mobility leidt op twee manieren tot veranderingen: enerzijds moet de infrastructuur geschikt zijn en blijven voor de voertuigen die er gebruik van maken en anderzijds verandert het gedrag van voertuigen en weggebruikers. Weggebruikers – privé, zakelijk en logistiek – zijn immers steeds beter geïnformeerd via individuele informatiediensten. Hierdoor komt de toegevoegde waarde van de overheid meer en meer te liggen op het faciliteren van individuele dienstverlening, het reguleren van het systeem binnen maatschappelijke randvoorwaarden en het bijsturen in afwijkende situaties. Voor wegbeheer betekent dit een sterke focus op data-levering om individuele dienstverlening te faciliteren en het verder ontwikkelen op het gebied van collectief ingrijpen in afwijkende situaties. Denk voor dat laatste aan incidentmanagement, begeleiding van wegwerkzaamheden en gladheidsbestrijding. Doorontwikkeling betreft zowel optimalisatie van de collectieve dienst zelf als het benutten van private individuele dienstverlening in die situaties. Binnen verkeersmanagement zullen processen, technologie en instrumentatie verbeterd en vernieuwd worden. Nauwe publiek-private samenwerking is hierbij essentieel, waarbij wegbeheerders hun voordeel kunnen doen met nieuwe aanbieders en marktconcepten. De verandering is fors en complex. Naast de eerder genoemde periode van gemengd verkeer, heb ik te maken met toenemende verkeersdruk en een stevige opgave op het gebied van aanleg, vervanging en renovatie. Om te kunnen veranderen en nieuwe activiteiten op te pakken is het nodig ruimte te creëren binnen financiële middelen en bestaande werkwijzen. Dit vraagt om afspraken op bestuurlijk niveau over de verdere modernisering en transformatie van het wegbeheer in Nederland.

Met de volgende acties richt ik de infrastructuur toekomstbestendig in:

- Voor voertuigen en rijtaakondersteunende diensten is het van groot belang dat informatie beschikbaar is over de ter plekke geldende verkeersregels, op een wijze dat deze informatie digitaal en automatisch verwerkt kan worden. Met medeoverheden ga ik afspraken maken over de beschikbaarstelling en kwaliteit van data over de weg en het verkeer (zowel statisch, dynamisch als actueel), waar zij een beslissende rol hebben zoals snelheidslimieten, wegwerkzaamheden, incidenten en afsluitingen, al dan niet voor specifieke verkeersdeelnemers zoals vrachtwagenchauffeurs en verladers;
- Om dit efficiënt te organiseren aan publieke zijde zet ik deze kabinetsperiode in op doorontwikkeling van de publieke data-inrichting. Deze opgave betreft zowel werkprocessen bij individuele overheden en samenwerking tussen overheden, als de organisaties die betrokken zijn bij data-ontsluiting en data-architectuur;
- Naast het digitaal toekomstbestendig inrichten van de infrastructuur, moet ook de fysieke infrastructuur bruikbaar zijn voor geautomatiseerde voertuigen. De aanlegprojecten zoals in het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) beschreven gebruik ik om de consequenties voor de infrastructuur scherp te krijgen. De goede staat van het Nederlandse wegennet in relatie tot een ontwikkeling op voertuiggebied die internationaal plaatsvindt, maakt dat hierbij de

focus zal liggen op de voorspelbaarheid en eenduidigheid van wegen. Ik richt mij niet alleen op het hoofdwegennet, maar zal ook met regionale bestuurders in gesprek gaan hoe het onderliggend wegennet op een uniforme en verkeersveilige wijze kan aansluiten;

- De afgelopen periode hebben we in Nederland een nieuwe generatie slimme verkeerslichten geïntroduceerd. De komende periode ga ik samen met regionale bestuurders kijken hoe bestaande verkeerslichten zo snel mogelijk om te zetten zijn naar deze nieuwe generatie.
- Aan overheidszijde kunnen we met gebruik van nieuwe databronnen en automatisering kosteneffectieve aanpassingen doorvoeren in bestaande processen en publieke voorzieningen. Dat geldt zeker voor data uit voertuigen of telefoons. Dat begint bescheiden en aanvullend op eigen databronnen (zoals lussen en camera's), maar is ook uit te breiden en kan dan (deels) ter vervanging dienen.
- Rijkswaterstaat gaat het voortouw nemen in de bijbehorende samenwerking van wegbeheerders, waarbij ook gekeken wordt hoe zowel grote als kleine wegbeheerders deze transitie kunnen vormgeven.
- Specifiek voor het hoofdwegennet gaat Rijkswaterstaat versneld het verkeersmanagement moderniseren door het doorvoeren van slimmere en eenvoudigere instrumentatie van verkeerssignalering, het inzetten van slimme camera's als hulpverkeersleiders, het voorbereiden van de eigen processen op het gebruik van data uit voertuigen en het ontwikkelen van verkeersvoorspellingen met de markt. Daarnaast creëert Rijkswaterstaat in aanleg- en onderhoudsprojecten ruimte voor smart mobility oplossingen.

4. Zorgvuldig benutten van data-uitwisseling en connectiviteit

Een groot deel van de ontwikkelingen die hierboven geschetst worden maken gebruik van data en communicatiemiddelen. Internationaal wordt hard gewerkt aan de ontwikkeling van verschillende vormen van directe communicatiesystemen over korte afstanden (ook directe communicatie zonder netwerk) tussen voertuigen onderling (V2V), met weginfrastructuur (V2I/I2V) en kwetsbare verkeersdeelnemers (V2P). Dat is aanvullend maar ook overlappend met communicatie via bestaande netwerken van telecompartijen (lange afstandscommunicatie). De combinatie van directe en lange afstandscommunicatie wordt ook wel de strategie voor hybride communicatie technologie genoemd die zowel door de Europese Commissie als door Nederland wordt onderschreven. Het is vooral aan marktpartijen om keuzes te maken in het ontwerp en de toepassing van communicatietechnieken. De Europese Commissie ondersteunt dit door regelgeving, zoals de gedelegeerde verordening voor C-ITS. Gegeven de vele, grote en deels tegenstrijdige belangen die op het spel staan, heeft IenW daarin een actieve ondersteunende rol. Hierbij toets ik op doelmatigheid, techniekneutraliteit en interoperabiliteit, over de landsgrenzen, merken en technieken heen en zie ik toe op de bescherming van de gebruikte gegevens.

Deze kabinetsperiode richt ik mij op meer gebruik en effect van gepersonaliseerde verkeersinformatiediensten en rijtaakondersteunende diensten met beschikbare telecommunicatienetwerken. Nederland heeft het voordeel van een nagenoeg landelijk dekkend 3G/4G-netwerk van uitzonderlijke kwaliteit, met veel actieve gebruikers. Dat is snel en betrouwbaar genoeg voor ondersteuning van de prioritaire diensten voor veiligheid en doorstroming die in Europa worden uitgerold (ten minste voor I2V-V2I). In Talking Traffic stimuleer ik wegbeheerders en marktpartijen om samen te werken en snel een volwassen markt op dit vlak te creëren. Ik laat ruimte voor een vrije marktontwikkelingen voor andere diensten met directe communicatie (met name V2V en V2P). Ik blijf ook

actief bijdragen aan internationale ontwikkelingen voor directe communicatie, waar dat nodig is voor de kwaliteit en interoperabiliteit van diensten in ons land. Mijn doel is dat Nederland zo snel mogelijk kan profiteren van kansrijke innovaties, zeker als dat in het voordeel is van kwetsbare verkeersdeelnemers. Hierbij werk ik samen met andere wegbeheerders en private partijen.

- In de Data Task Force werk ik samen met lidstaten, de Europese Commissie en de automobielsector aan de inzet van sensordata uit voertuigen om verkeersveiligheid gerelateerde informatiediensten te verbeteren, zoals bij gladheid, mist of bij een ongeval. In Nederland wil ik deze ontwikkeling versnellen door uitvoering van een Proof of Concept die komend jaar tot resultaat leidt. Dat doe ik in samenwerking met automotive partijen in voorbereiding op een gestructureerd permanent gebruik van dergelijke data.
- De zeggenschap over en toegang tot data en interfaces van voertuigen is een breed onderwerp waar diverse private partijen veel belang aan hechten. De implicaties van de ontwikkelingen op dit vlak zijn niet eenduidig. Ik laat onderzoeken welke effecten zijn te verwachten en welke opties er zijn voor publieke interventies op nationaal of internationaal niveau. Dat doe ik samen met EZK, mede als input voor de toegezegde visie op datadelen⁴.
- Samen met EZK, de Autoriteit Telecom en telecomindustrie werk ik ook aan een ontwikkelomgeving voor 5G-diensten. Dit kan een impuls geven aan de ontwikkeling van (hoog geautomatiseerde) personenauto's en vrachtwagens en nieuwe mobiliteitsdiensten.
- Ik bekijk hoe generieke kaders voor mededinging, datadelen, dataprotectie en cybersecurity toegepast kunnen worden in de automotive en verkeerssector in NL en EU.
- De mobiliteitssector wordt steeds data-intensiever. In alle modaliteiten komen vraagstukken op het gebied van data naar voren. Eerste helft 2019 informeer ik u nader over de diversiteit aan data-onderwerpen binnen de mobiliteitssector waar ik momenteel aan werk.

Samenwerken en participeren binnen het grotere geheel

Smart mobility heeft een belangrijke internationale dimensie doordat veel van de betrokken marktpartijen – automobielpartijen en IT-dienstverleners – gericht zijn op een internationale, soms mondiale markt. Tegelijkertijd hebben deze ontwikkelingen impact in de lokale context die divers van aard is, zowel geografisch – stad, wijk, regio – als sociaal, zoals lokale gemeenschappen en specifieke doelgroepen. Ik realiseer me daarbij dat het voor de private sector van belang is dat we als gezamenlijke overheid als één betrouwbare en voorspelbare partner functioneren. Dit vraagt dat ik mijn inzet richt op zowel internationale, nationale als regionale/lokale schaal. Daarbij is het een noodzaak om deze lagen met elkaar te blijven verbinden. Medeoverheden, vele bedrijven in transport & logistiek, automotive, leasebranche, Telecom- en IT-serviceproviders, OV sector, werkgevers en (onderzoeks-)instellingen, spelen daarbij een belangrijke en vaak onmisbare rol in het waarmaken van onze ambities. Deze samenwerking geef ik daarom vorm op verschillende manieren:

- Op internationaal niveau werk ik samen met EU-lidstaten, de Europese Commissie, de telecom- en de auto-industrie. Dit doe ik zowel in VN- en EU-verband, als in de High Level Meeting en in de Data Task Force die voortkomt uit de Declaration of Amsterdam;
- Op nationaal niveau ga ik in wisselende verbanden samenwerken aan concrete activiteiten en projecten, zoals met de Mobiliteitsalliantie. Het bedrijfsleven en deskundige dwarsdenkers ga ik actief betrekken bij het vormgeven en de uitvoering van mijn beleid. Daarnaast sluit ik actief

⁴ Kamerstuk 26 643, nr. 541

aan bij het vernieuwde missie-gedreven innovatiebeleid van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

- Met regionale bestuurders werk ik aan krachtenbundeling. Als gezamenlijke overheden willen we meer impact realiseren door een gedeelde koers en uitgangspunten en randvoorwaarden met een gemeenschappelijk beeld van ieders rol en taak daarin ten behoeve van eenduidigheid naar de weggebruiker. Deze dienen als basis om afspraken te maken. Om de voortgang gezamenlijk te kunnen besturen agenderen we smart mobility als terugkerend onderwerp in de bestuurlijke overleggen MIRT.

Tot slot

Mijn doel met deze gefocuste aanpak is om investeringen te richten aan publieke en private zijde en daarmee meer impact en rendement te bereiken. De effecten van mijn inzet op smart mobility versterk ik door afspraken te maken in de bestuurlijke overleggen MIRT en in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de klimaatagenda. Op deze wijze draagt smart mobility op korte termijn al bij aan mijn beleidsdoelstellingen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga