

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2012/228957

Bijlage(n)

1

Datum 7 februari 2013
Betreft Beter geïnformeerd op weg:
Koersbepaling Reisinformatie & Verkeersmanagement

Geachte voorzitter,

Slimme technologie en actuele reisinformatie op maat zijn in de toekomst cruciaal voor de verbetering van onze mobiliteit. Ze helpen zowel de weggebruikers als de beheerders van onze infrastructuur.

Reizigers beschikken voor en tijdens de reis al steeds vaker over direct relevante reisinformatie en reizen daarmee steeds slimmer. De mogelijkheden zijn echter nog lang niet uitgeput: *smartphones*, navigatie en communicatiesystemen tussen voertuig en infrastructuur bieden enorme kansen om onze infrastructuur beter te benutten. Zo kunnen voertuigen straks onderling communiceren dankzij nieuwe 'in-car'-technologie en zijn weggebruikers beter en sneller geïnformeerd.

Voertuigen kunnen steeds vaker automatisch reageren op het weggedrag van andere voertuigen en op de signalen die door systemen voor verkeersmanagement worden gegeven. Voertuigen kunnen bijvoorbeeld ook bij ongevallen zelf een noodsignaal verzenden.

Dit alles biedt een schat aan mogelijkheden voor alle vervoerswijzen: op de weg en het spoor. Het is een kwestie van tijd voor ze zover ontwikkeld zijn, dat ze een enorme bijdragen leveren aan verkeersveiligheid en aan effectief en efficiënt verkeersmanagement.

Behalve voor het verkeer opent het ook deuren voor innovatie in ons bedrijfsleven. De commerciële mogelijkheden zijn groot, zowel nationaal als internationaal. Daarom zie ik de ontwikkeling van deze informatiediensten als een van de grote uitdagingen van het Nederlandse mobiliteitsbeleid.

Tegelijk stellen deze ontwikkelingen de wegbeheerders voor lastige vragen over benodigde investeringen op de middellange (2015-2020) en lange (2020 e.v.) termijn en het waarborgen van publieke belangen en verantwoordelijkheden. Ook het bedrijfsleven heeft afwegingen te maken, investeringen te doen in *research & development* en nieuwe diensten op de markt te brengen. De basis die ik samen met de regio's en het bedrijfsleven tot 2015 leg in het programma Beter Benutten, wil ik na 2015 verbreden en verdiepen.

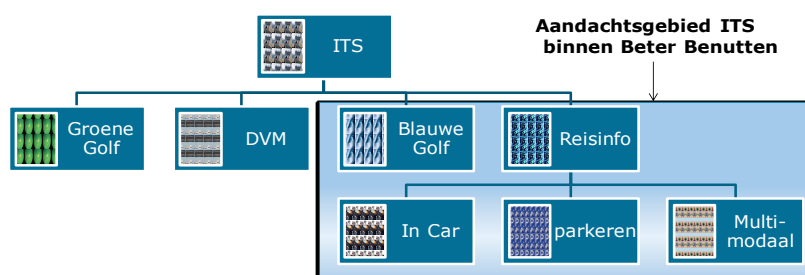
Dat gaat echter niet vanzelf. Tot nu toe ontbreekt het de overheid en de markt aan een gezamenlijk doel en aan regie. Omdat het maatschappelijke belang groot is, zie ik het als mijn verantwoordelijkheid om nu het initiatief te nemen tot een gezamenlijke koers en een concrete agenda voor ontwikkeling en innovatie. Dat doe ik met het actieprogramma 'Beter geïnformeerd op weg'.¹

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/228957

Huidige ontwikkelingen

In de Topsector Logistiek wordt op dit moment al gewerkt aan het uitwisselen van data om logistieke stromen te optimaliseren.² Ook in de Topsector High Tech Systemen en Materialen wordt innovatie in de mobiliteit gestimuleerd³. Daarnaast worden in het OV gegevens voor actuele reisinformatie toegankelijk maakt.⁴ Op de middellange en lange termijn is behoefte aan een duidelijke publiekprivate agenda en aan regie voor het wegverkeer. Dat geldt zeker op het terrein van Intelligente Transport Systemen.⁵



Figuur 1. Aandachtsgebied ITS binnen Beter Benutten

In het Strategisch Beraad Verkeersmanagement en Verkeersinformatie⁶ zijn al stappen gezet om tot een dergelijke agenda te komen. In het programma Beter Benutten worden deze stappen geconcretiseerd. In de regionale programma's wordt ruim €170 mln in ITS-maatregelen geïnvesteerd door rijk en regio, waarvan ca. €35 mln in verbeterde reisinformatie.

Tevens wordt in de regio Amsterdam (onder de noemer Praktijkproef Amsterdam⁷) ingezet op het slimmer gebruiken van bestaande infrastructuur. Ook doen de partners proeven met ingebouwde route- en navigatieapparatuur in auto's: de zogeheten *In-car* informatiediensten. De proef loopt van 2012-2015.

Bijlage 1 geeft ter illustratie een (niet limitatief) overzicht van een aantal projecten dat wordt uitgevoerd op het gebied van ITS (Intelligente

¹ Dit initiatief komt bovenop de aankondiging in de kamerbrief over Beter Benutten [Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 33 000 A, nr. 21, december 2011] om de landelijke ontwikkelingen in het domein van Intelligente Transport Systemen (ITS) te stimuleren. Het is tevens te zien als een concretisering van ambities uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte [SVIR, nationaal belang 6: beter benutten, pag. 45].

² in het Neutraal Logistiek Informatie Platform (NLIP)

³ het programma Smart Mobility

⁴ Multimodale reisplanner en de Nationale Databank Openbaar Vervoergegevens (NDOV).

⁵ ITS. Uiterst relevant hierbij is de Europese context. Op 17 juli jl. stond de informele transportraad op Cyprus in het teken van Intelligente Transport Systemen (ITS). Ook op de Transportraad van 24 oktober jl. kwam ITS aan de orde. In Wenen vond in de week van 22 oktober jl. het ITS wereldcongres plaats. Er wordt daarnaast voortvarend gewerkt aan de uitwerking en implementatie van de ITS richtlijn [2010/40/EU]. Nederlandse experts vanuit overheid en bedrijfsleven zijn hier nauw bij betrokken. Eind augustus heeft Nederland haar ITS plan 2013-2017 naar de EC gestuurd.

⁶ SBVV, Zie ook: a) eindadvies van het Strategisch Beraad Verkeersmanagement en Verkeersinformatie (SBVV) oktober 2011) en b) aanpak Multimodale Reisinformatie (2009, 2010),

⁷ PPA, deelnemende overheden zijn de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat.

Transportsystemen) voor het wegverkeer.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Actieprogramma 'Beter geïnformeerd op weg'

Met dit actieprogramma wil ik de huidige ontwikkelingen en onze gezamenlijke ambitie versterken. Dat doe ik met het perspectief op de lange termijn, dat gedeeld wordt door overheid en bedrijfsleven. Op basis daarvan maak ik beleidskeuzes en beslis ik over investeringen. Ik wil er het volgende mee bereiken:

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/228957

- 1) Bijdragen aan het realiseren van de IenM-beleidsdoelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid;
- 2) Verbeteren van dienstverlening naar reizigers, door middel van betrouwbare en actuele multimodale reisinformatiediensten;
- 3) Verbeteren van de effectiviteit en efficiëntie van publiek verkeersmanagement;
- 4) Uitdagen van het Nederlandse bedrijfsleven, zodat hun concurrentiepositie nationaal en internationaal wordt versterkt.

Dit is niet alleen een technische uitdaging. Het vraagt soms ook om een herbezinning op rollen, taken en verantwoordelijkheden van wegbeheerders en marktpartijen. Ze moeten mee veranderen met het gedrag van reizigers en de behoeften aan informatie. Daarbij wil ik zoveel mogelijk aansluiten bij de kansen die nieuwe verdienmodellen bieden.

Onderdelen en proces

Het actieprogramma bestaat uit 1) een publiekprivate routekaart over Reisinformatie & Verkeersmanagement, waarin de strategische lijnen voor de beoogde ontwikkelingen worden beschreven. Deze routekaart en de uitvoeringsagenda voor overheden worden ontwikkeld binnen de Europese - en op onderdelen mondiale - context. Naar verwachting zal ook een kennis- en ontwikkelagenda deel uit maken van de routekaart.

Om de routekaart concreet te maken volgen ook 2) een uitvoeringsagenda voor de gezamenlijke overheden en 3) een uitvoeringsagenda voor het gezamenlijke bedrijfsleven. Ze worden hieronder verder toegelicht

1. Routekaart Reisinformatie & Verkeersmanagement

Deze routekaart moet de spreekwoordelijke stip op de horizon concretiseren, net als de weg ernaar toe. De routekaart creëert een gezamenlijk toekomstbeeld en een gezamenlijke aanpak door wegbeheerders, *automotive* branche en service providers. Het beginpunt is een zgn. 'foto' van de huidige uitvoeringspraktijk op het gebied van verkeersinformatie en verkeersmanagement.⁸ Hieruit blijkt onder meer dat het informeren van weggebruikers momenteel veelal nog collectief gebeurt⁹ en dat de uitvoering van verkeersmanagement op onderdelen is uitbesteed aan private partijen. Vervolgens brengt de routekaart elementen uit de 'foto' in beeld die van publieke naar private partijen kunnen worden overgeheveld en wat dit betekent voor de taken en rolverdeling tussen wegbeheerders en private

⁸ Rollen, taken, verantwoordelijkheden.

⁹ Dus met systemen op, boven en naast de weg (o.a. matrixborden en Dynamische Route-informatie Panelen [DRIP's]); er is geen individueel maatwerk.

dienstverleners. Ik verwacht en ambieer dat de 'foto' de komende jaren op onderdelen behoorlijk verandert.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

De routekaart wil ik in de tweede helft van 2013 gereed hebben, waarna deze wordt uitgevoerd. Het tempo van realisatie van de verwachte technologische en marktontwikkelingen zal ik periodiek monitoren, zodat ik waar nodig kan bijsturen.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/228957

2. Uitvoeringsagenda overheden

Deze agenda moet inzichtelijk maken welke acties de samenwerkende overheden gaan uitvoeren om hun bijdrage te leveren aan het volgen van de routekaart. Zoals gezegd, past ook de uitvoeringsagenda in de Europese context: Nederland is in Brussel actief betrokken bij het uitwerken van nieuwe standaarden en specificaties. Vanuit IenM wordt de betrokkenheid van experts bij het ontwerpen van de internationale architectuur en standaarden voor Europese harmonisatie gecoördineerd.

Concreet gaat het in deze agenda o.a. om:

a) het doorvertalen van de resultaten van maatregelen uit het programma Beter Benutten en de Praktijkproef Amsterdam naar regulier verkeersmanagement, het verbeteren van de datahuishouding voor eigen gebruik en het beschikbaar stellen aan private dienstverleners.

b) overleg tussen de samenwerkende wegbeheerders en private dienstverleners om tot afspraken te komen over voorwaarden van het inwinnen, inkopen, delen en gebruiken van publieke en private data en het verstrekken van reisinformatie door overheden en dienstverleners.

c) vervolgstappen op de Nationaal Databank Wegverkeergegevens.¹⁰ De evaluatie ervan is inmiddels gereed. Op basis hiervan neem ik (in overleg met wegbeheerders en bedrijfsleven) een besluit over het voortzetten ervan.

d) het intensiveren van allianties van wegbeheerders, private dienstverleners en de *automotive* sector. Samenwerking met de *Dutch Integrated Testsite for Cooperative Mobility*¹¹ wordt geïntensiveerd en er wordt gezocht naar nieuwe nationale en internationale allianties. Een praktijkproef laat al zien hoe het samenspel tussen *automotive*, vervoer- en transportbedrijven en wegbeheerders leidt tot betere verkeersprestaties.

Hierbij is de internationale samenwerking van groot belang.

e) een investeringsagenda van 2013 tot 2023. Deze agenda moet ervoor zorgen dat investeringen zich niet alleen maar richten op de korte termijn, zodat veranderend verkeersmanagement tot structureel en stabiel deel is in de investeringsagenda's van Rijk en regio¹².

3. Uitvoeringsagenda bedrijfsleven

Doel van deze uitvoeringsagenda is inzichtelijk te maken welke acties het bedrijfsleven gaat uitvoeren, om hun aandeel te leveren in het volgen van de routekaart en het vroegtijdig signaleren van relevante beleidskeuzes.

Concreet gaat het o.a. om:

a) Inzicht geven in de verwachtingen, het tempo en de mogelijkheden rond autonome ontwikkelingen en mogelijke versnellingen van nieuwe

¹⁰ NDW.

¹¹ DITCM, een open ontwikkelomgeving die innovaties voor coöperatieve mobiliteit versnelt en goedkoper maakt. Allerlei bedrijven, kennisinstellingen en overheden doen hieraan mee.

¹² Het gaat hierbij nadrukkelijk om het ombuigen van bestaande budgetten, niet om aanvullende investeringen. Ik zal in mijn begroting van 2014 zichtbaar maken wat de financiële consequenties van de ombuiging zijn. De bestaande versoberingopgave wordt in deze context geplaatst.

technologieën, diensten en data (inwinnen en uitwisselen); zowel tussen voertuigen ('V2V') als tussen infrastructuur en voertuigen ('V2I'), gericht op veiligheid en doorstroming.

b) Verdere afspraken (zowel onderling als met overheden) over betere uitwisseling van data, standaardisatie en schaalgrootte.

c) Verbeteren van de kwaliteit, effectiviteit en betrouwbaarheid van reisinformatiediensten (unimodaal en multimodaal; pre-trip, on-trip en real-time).

d) Het bedrijfsleven gaat op zoek naar strategische allianties voor nieuwe product- en/of marktcombinaties.

e) Signaleren van knelpunten in wet- en regelgeving die toepassing van innovaties mogelijk hinderen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/228957

Uitgangspunten

Onderstaande aspecten zijn voor mij leidend bij de realisatie van de routekaart:

- De reiziger, transporteur en verlader staan centraal; hun gedrag en keuzes bepalen het effect op de bereikbaarheid.
- We werken stapsgewijs en in een logische volgorde, mede gebaseerd op de resultaten van praktijkproeven.
- Inzetten op innovatieve diensten en technologieën. Waardoor niet langer verdere, grootschalige investeringen in conventionele technologieën (o.a. DRIP's en matrixborden) nodig zijn. Dit betekent niet dat de huidige systemen direct worden afgeschaft. Eerst dient te worden aangetoond dat de innovatieve diensten en technologieën in de praktijk en op voldoende schaal werken. De criteria die binnen het programma Beter Benutten gebruikt worden, gelden ook voor proeven in dit verband: voorwaarden zijn dat ze: op te schalen zijn, overdraagbaar, continueerbaar en kosteneffectief. Overheid en bedrijfsleven dienen elkaar daarin te helpen.
- Werken aan een goed samenspel tussen markt en overheid, en een gezonde, concurrerende markt. Uitvoering door de markt als zij het kosteneffectiever kunnen en publieke uitvoering waar nodig. De mogelijkheden die de markt biedt worden daarmee beter benut. Daarbij nemen we publieke belangen altijd in acht. Wegbeheerders stellen (meer dan nu) relevante verkeersdata en informatie over verkeersmaatregelen *real-time* ter beschikking stellen aan private dienstverleners. Omgekeerd kunnen wegbeheerders ook steeds meer gebruikmaken van privaat ingewonnen data (al dan niet ingewonnen in opdracht van overheden). Voor dit inwinnen, de aan- en verkoop en deling van dergelijke publieke en private data zijn nadere afspraken en randvoorwaarden nodig tussen publieke en private vragers en aanbieders. Doel is het vergroten van interoperabiliteit (breder en beter toepasbaar), inzichtelijkheid in beschikbaarheid, kwaliteit en gebruiksdoeleinden van data en informatie en blijvende innovatie te faciliteren.
- Indien de doorstroming, veiligheid of leefbaarheid in reguliere situaties onder druk komt te staan, neemt de verkeersmanager maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld door aangepaste maximumsnelheden, afkruisen van rijbanen of aan/uit zetten van toeritdosering. De informatievoorziening hierover zal in de tijd gaan veranderen (meer (individuele) *in-car* informatie, toenemende advisering vanuit private bron). De verwachting is dat het moment van ingrijpen (bij drukte) door de verkeersmanager verder wordt uitgesteld.

Reizigers zijn tenslotte steeds beter geïnformeerd en maakt eerder en slimmere keuzes. Hierdoor wordt het (hoofd)wegennet beter benut.

- Indien de veiligheid of volksgezondheid in gevaar komt (bijv. ten tijde van een calamiteit), grijpen wegbeheerders in (net als nu). Informatievoorziening naar weggebruikers (rechtstreeks en via *service providers*) gebeurt onder regie van publieke instanties.
- De gezamenlijke koers wordt minder gedreven door investeringsimpulsen op relatief korte termijn, maar structureel vastgelegd in de begrotingen van wegbeheerders.
- Met private dienstverleners zal steeds meer op precurrentiële basis worden samengewerkt. Dit biedt ruimte voor meer innovatieve oplossingen, zoals momenteel bij de Praktijkproef Amsterdam (zie boven) gebeurt. Ik verwacht van marktpartijen dan ook een minder traditionele rol als opdrachtnemer, maar een actieve rol als partner in een constructieve dialoog, met voldoende oog voor het in de markt zetten van diensten aan consumenten en bedrijven.
- Technologische ontwikkelingen zijn van groot belang voor verdere innovatie. Overheidsinspanningen worden echter bepaald door de publieke belangen van bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid.
- Open data gaan een belangrijke bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van Nederland. Open data hebben een prominente plek binnen de 'Digitale Agenda.nl' en de Europese Digitale Agenda. Ik heb reeds eerder toegezegd dat de data die met de primaire processen van IenM worden gegenereerd uiterlijk per 1 januari 2015 volgens het principe 'open, tenzij' voor hergebruik ter beschikking komen.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/228957

Onze mobiliteit een dienst bewijzen

Het actieprogramma 'Beter geïnformeerd op weg' is een appèl aan marktpartijen en wegbeheerders om samen koers te bepalen en elkaars acties te versterken. Het is gericht op reizigers en weggebruikers en vooral de bereikbaarheid in ons land. Ik wil met dit initiatief mijn aandeel leveren en publiekprivate samenwerking versterken. Ik ben ervan overtuigd dat deze handschoen de komende periode wordt opgepakt. Het is mijn stellige overtuiging dat we de mobiliteit in Nederland en de Nederlandse economie hiermee een grote dienst bewijzen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen