

Vergaderjaar 2015–2016

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 214

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2015

Weggebruikers worden meer en meer ondersteund door innovatieve diensten van marktpartijen (bijvoorbeeld navigatiesystemen, reisinformatie-apps). Het testen en toepassen van de nieuwste technieken biedt veel kansen voor betere mobiliteit en verkeersveiligheid. Daarom wil ik dat Nederland wereldwijd voorop loopt in zgn. «Smart Mobility». Voor die rol is ons land zeer geschikt, als dichtbevolkt vervoersknooppunt met infrastructuur en innovatieklimaat die tot de top van de wereld behoren¹. Bovendien biedt de rol van pionier kansen voor de Nederlandse ICT-, transport- en automotive sectoren.

De afgelopen jaren heb ik u op verschillende momenten geïnformeerd over mijn ambitie en initiatieven op het gebied van smart mobility op de weg².

In deze brief schets ik u de behaalde resultaten in de periode 2013 tot nu. Ik trek hieruit conclusies voor de toekomst en schets u de speerpunten voor de komende jaren. Ik ben enthousiast over het feit dat uw Kamer met de motie Visser/Hoogland³ de regering vraagt om een inventarisatie uit te voeren en om concrete voorstellen te doen voor de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden met betrekking tot ITS. Daarbij merk ik op dat ontwikkelingen snel gaan, maar niet lineair lopen. We bevinden ons in een overgangsfase, waarin de nu gangbare technieken en vervoerswijzen samengaan met innovaties. De komende jaren zullen we dus in de praktijk moeten blijven leren hoe we met de ontwikkelingen omgaan. Dit is een «ongoing agenda», waarin ik in de komende jaren steeds concreter zaken als de kosten, de termijnen, de tijden en de inzet in beeld ga brengen.

¹ The Global Competitiveness Index 2014–2015 (World Economic Forum).

² Kamerstuk 31 305, nr. 202, Kamerstuk 31 305, nr. 202, Kamerstuk 33 750 A, nr. 67.

³ Motie Visser/Hoogland 34 300 XII, nr. 16.

Het belang van smart mobility

Mijn ambitie met smart mobility dient vier doelen (eerder aangegeven in de Routekaart Beter Geïnformeerd op Weg):

1. het realiseren van mijn beleidsdoelen voor bereikbaarheid en doorstroming, leefbaarheid en veiligheid; verbeteren van de dienstverlening aan reizigers;
2. meer effectiviteit en efficiency van publiek verkeersmanagement;
3. betere concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven;
4. voorop lopen in innovatie op het gebied van zelfrijdende voertuigen.

Concreet uitgewerkt:

Het verbeteren van de capaciteit van de (hoofd)wegen

Door slimme inzet van nieuwe technologie kan zowel de capaciteit van een wegvak (meer auto's per rijstrook per tijdseenheid) als van het netwerk als geheel (betere spreiding) beter worden gebruikt. Beide leiden tot een betere en betrouwbaardere reistijd. Coöperatieve technieken verbeteren bijvoorbeeld de doorstroming doordat auto's met elkaar kunnen communiceren en de afstand en snelheid onderling kunnen afstemmen. Hierdoor wordt de wegcapaciteit beter benut en vermindert het aantal files dat veroorzaakt wordt door schokgolven.

Minder incidenten en meer verkeersveiligheid op de (hoofd)wegen

Van alle ongelukken wordt 90% veroorzaakt door menselijk falen. Systemen in het voertuig en in de infrastructuur bieden mogelijkheden tot het beter en sneller waarnemen van gevaarlijke situaties en kunnen zorgen voor een kortere reactietijd in deze situaties. Dit leidt tot meer verkeersveiligheid en minder incidenten. Inschatting is dat vormen van automatisch rijden de verkeersveiligheid zullen verbeteren, waardoor ook incidentele files afnemen.

Het verbeteren van de kwaliteit van de informatie aan de weggebruiker

Betere informatie biedt de weggebruiker vóór en tijdens zijn reis meer en betere keuzes. Tijdens de reis wordt de weggebruiker beter ondersteund (bijv. via snelheids- en rijstrookadvies). Betere informatie verkleint bovendien de kans op (onnodig) omrijden (bijv. bij wegwerkzaamheden) en zoekverkeer (bijv. naar een parkeerplek).

Nederland als koploper

Het creëren van het juiste ondernemersklimaat en het vooroplopen in internationale initiatieven vergroot de kans dat Nederlandse producten en diensten internationaal vermarkt worden. Daarnaast wordt de kans vergroot dat Nederland een rol speelt in het bepalen van de standaarden. Daarmee kan smart mobility nationaal en internationaal net zo waardevol voor Nederland worden als watermanagement.

Behaalde resultaten

De afgelopen periode is er veel bereikt op het gebied van smart mobility⁴. Een overzicht van concrete projecten en proeven vindt u in bijlage 1⁵, in de kaders toon ik u een aantal effecten van de projecten en proeven.

⁴ Een overzicht van resultaten is te vinden in Bijlage 1 en op www.itsoverzicht.nl.connectingmobility.nl.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Er zijn belangrijke stappen gezet in publiek-private samenwerking. Verkeersgegevens worden op innovatieve manier ingewonnen, marktpartijen vertalen (publieke/private) data naar persoonlijke, actuele adviezen via websites en apps, of *in car*. Begin dit jaar heb ik de regelgeving aangepast om het testen van autonoom vervoer op de openbare weg in Nederland mogelijk te maken.

Ambitie

In mijn ogen groeien twee technologische ontwikkelingen op termijn naar elkaar toe: het slimmer worden van het verkeer door informatisering en automatisering van voertuigen.

1) Slimme systemen

Verschillende pilots van wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten) laten zien dat het slim combineren van bestaande en innovatieve data verzameling leidt tot hogere kwaliteit van informatie tegen lagere kosten. Dit kan gebruikt worden voor het beter afstellen van verkeerslichten en voor navigatie- en informatie-diensten, met minder files tot gevolg.

Ten eerste zie ik een snelle groei van innovatieve verkeerssystemen. Weggebruikers zijn nagenoeg continu verbonden met hun omgeving. Navigatiesystemen en verkeersondersteunende diensten op smartphones gebruiken deze communicatie voor steeds betere dienstverlening. De technische mogelijkheden van (publieke) systemen voor verkeersmanagement breiden zich uit en ondersteunen deze ontwikkeling. Mobiliteit blijft belangrijk voor mensen – iedereen wil snel, betrouwbaar en comfortabel van a naar b reizen. Weggebruikers verwachten hierbij steeds meer informatie op maat.

Ik faciliteer en regisseer deze ontwikkelingen onder andere door de programma's Connecting Mobility, Beter Benutten en de projecten ITS-corridor⁶ en PraktijkProef Amsterdam.

2) Automatisering van voertuigen

Ten tweede zie ik dat voertuigen steeds meer taken van de bestuurder overnemen. (Auto)fabrikanten werken hieraan met het doel direct toegevoegde waarde te leveren aan hun klanten in de vorm van extra comfort, veiligheid en functionaliteit. Op langere termijn bieden deze ontwikkelingen kansen voor de weggebruikers om hun reistijd beter te benutten, doordat zij de tijd achter het stuur aan andere zaken kunnen en mogen besteden.

In Helmond is de InnovatieCentrale geopend. Hier is een broedplaats gecreëerd waar marktpartijen, overheden en kennisinstellingen grootschalige proeven voor smart mobility doen. Zo ontstaan innovatieve diensten voor weggebruikers om de reis van deur-tot-deur veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk te maken.

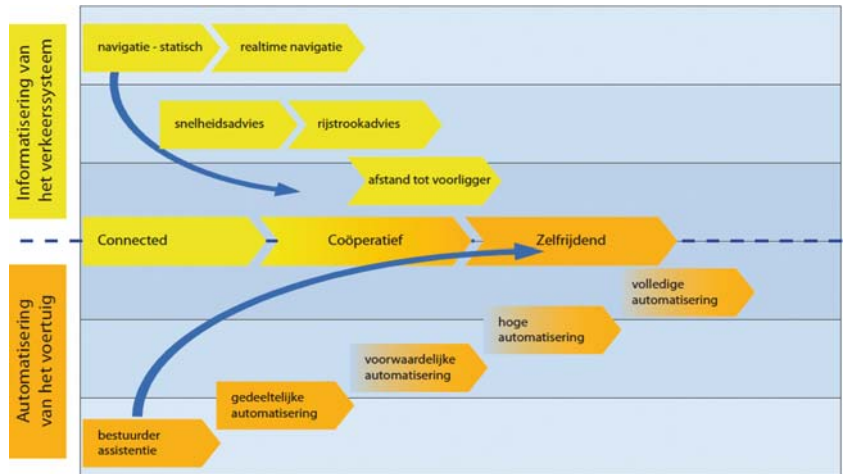
De automotieve industrie is volop bezig met deze ontwikkeling. Om innovatiebarrières te slechten heb ik regelgeving aangepast om testen met zelfrijdende voertuigen mogelijk te maken. Het Kennisinstituut voor

⁶ Samenwerking met Duitsland en Oostenrijk voor testen van Coöperatieve ITS diensten, waarschuwing bij wegwerkzaamheden.

Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft een scenariostudie⁷ uitgevoerd om inzicht te krijgen in de mogelijke lange termijn effecten van zelfrijdende voertuigen.

Door de informatisering van het verkeerssysteem en de automatisering van het voertuig worden infrastructuur, weggebruiker en voertuig steeds meer aan elkaar verbonden. Nu is de weggebruiker nog het middelpunt van alle informatie; in de toekomst worden systemen verbonden zonder tussenkomst van de weggebruiker. Voor de overheid biedt het samensmelten van deze ontwikkelingen kansen om inventief en kosteneffectief beleidsdoelen te behalen. Voor het bedrijfsleven biedt het nieuwe verdienmodellen en exportkansen. De komende jaren stimuleer ik dan ook nadrukkelijk dat deze ontwikkelingen samenkomen.

Figuur 1: Verdere informatisering van het verkeerssysteem en verdere automatisering van het voertuig komen op termijn samen en versterken elkaar



Vooruitblik

Na een periode van opstarten en mogelijkheden scheppen is het nu tijd voor een volgende stap, opschaling van de vele waardevolle proeven op het gebied van smart mobility. Het Beter Benutten vervoliprogramma⁸ is hiervoor een middel, doordat innovaties grootschalig worden toegepast.

Speerpunten

Ik ga door met barrières weg te nemen via kennisontwikkeling en -deling, het creëren van de voorwaarden voor doorontwikkeling van diensten en zelfrijdende voertuigen. Ik zet in op het verder ontwikkelen van directe communicatie tussen de «wegkant» en de voertuigen en voertuigen onderling. Om het gebruiksgemak en de veiligheid te vergroten is het zaak dat diensten geïntegreerd («via één scherm») aangeboden worden aan de bestuurders. Ik heb oog voor de mogelijke effecten van smart mobility op de inrichting van publieke infrastructuur en voor een beheerst (kosteneffectief, met waarborg van de veiligheid van de weggebruiker) doorlopen van de vernieuwingen. Samenwerking tussen overheden en marktpartijen zorgt voor de beste resultaten. Ik blijf me inzetten voor een gezonde, concurrerende markt. Samen met andere overheden en kennisinstellingen. Rijkswaterstaat vervult een actieve rol bij het beheerst doorlopen van de transitie. Tot slot waak ik voor het feit dat niet iedereen

⁷ www.kimnet.nl/publicatie/chauffeur-aan-het-stuur.

⁸ Samen met mijn twaalf regionale partners stel ik begin december acht ITS-projecten vast, die al op korte termijn voor effecten op straat zullen gaan zorgen. Meer informatie is te vinden op www.beterbenutten.nl/its-tm-2017.

van nature even snel in deze technische ontwikkelingen meegaat; er zullen mensen zijn die de nieuwe technologie direct omarmen en mensen die afwachtend zijn. In bijlage 2⁹ treft u een overzicht van de projecten en programma's die bijdragen om dit te bereiken.

Internationaal speelveld

Echte vooruitgang boeken we als we ook internationaal samenwerken, te beginnen in Europa. Auto's en diensten worden immers voor een grotere, Europese markt gemaakt en systemen moeten niet afhankelijk zijn van landsgrenzen.

Een Nederlandse voortrekkersrol hierin is belangrijk omdat het helpt om mijn beleidsdoelen sneller te realiseren.

Daarnaast biedt voorop lopen in deze ontwikkelingen de grootste economische kansen. Het Nederlandse bedrijfsleven krijgt de mogelijkheid aan de voorkant van de ontwikkeling mee te werken, hetgeen een sterke internationale concurrentiepositie oplevert.

Voor fietsers komt innovatieve techniek binnen handbereik die ze waarschuwt voor gevaarlijke situaties, zoals paaltjes en inhalende fietsers, de «intelligente fiets» die waarschuwt voor deze gevaarlijke situaties. Daarnaast bestaat de «strooiroteplanner», die glijpartijen kan helpen voorkomen door te laten zien waar gestrooid wordt.

Uiteraard is er ook een risico. Technologie moet zich in de praktijk bewijzen. Maar het biedt ons ook de kans om, daar waar we het willen en kunnen, internationaal de toon te zetten. We moeten dus slim kiezen waar we voorop willen lopen en waar we beter kunnen volgen. In internationale context betekent dit, dat we op een aantal thema's agendazettend zijn en ons als koploper positioneren (bijvoorbeeld het toelaten van proeven met zelfrijdende voertuigen). Dit helpt ons op andere terreinen onderwerpen te beïnvloeden, zoals standaardisatie en security. We volgen en doen actief mee op thema's die primair op een internationale tafel spelen, zoals datacommunicatie.

Ik wil het voorzitterschap van Nederland van de Europese Unie in de eerste helft van 2016 gebruiken om op smart mobility tot verdere Europese samenwerking te komen. Het thema autonoom en coöperatief rijden zal centraal staan op de informele transportraad in april 2016. Doel is om met de Commissie, de lidstaten en de industrie meer samenhang te creëren in de Europese inzet ten aanzien van autonoom en coöperatief rijden en te streven naar harmonisatie en interoperabiliteit op verschillende niveaus (regels, procedures, standaarden en investeringen). De inhoudelijke boodschap wordt ondersteund door verschillende showcases en versterkt de positie van Nederland in de kopgroep voor smart mobility.

Uit de Eurobaraometer 82.4 Autonomous Systems komt naar voren dat de acceptatie van Nederlanders om als passagier in een zelfrijdend voertuig vervoerd te worden hoger ligt dan bij de rest van Europa (52% vs 35%).

Betekenis voor overheid en markt

Mijn verantwoordelijkheid op het gebied van de publieke belangen doorstroming, veiligheid en leefbaarheid is voor mij uitgangspunt bij mijn insteek bij smart mobility. Indien blijkt dat publieke belangen niet voldoende worden ondersteund door de markt, zal ik deze borgen. Zo verwacht ik dat Rijkswaterstaat en regionale wegbeheerders een grote rol

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

houden in verkeersmanagement op netwerk niveau en de afhandeling van calamiteiten, incidenten en grootschalige evenementen. De wijze waarop samengewerkt wordt met derden om deze verantwoordelijkheden in te vullen kan wel veranderen.

Daarnaast biedt smart mobility volop kansen voor innovatie door bedrijfsleven en kennisinstellingen. Het gaat hier niet enkel om techniek, maar juist ook om vernieuwing van verdienmodellen en gedrag van weggebruikers. Maatschappelijke ontwikkelingen betekenen dat de rol van de overheid om publieke doelen te behalen kan veranderen. Dit heeft gevolgen voor de publieke investeringsbeslissingen in fysieke en digitale infrastructuur (inrichting, aanleg, vervanging & renovatie en beheer & onderhoud).

Vanzelfsprekend staan voor mij de reiziger, transporteur en verlader centraal; hun gedrag en keuzes bepalen voor een groot deel de mobiliteit.

Het ontsluiten van verkeersdata heeft belangrijke nieuwe initiatieven weten uit te lokken.

- De app MAXS laat zien wat de maximale snelheid is op bijna alle doorgaande wegen, ook wanneer deze tijdgebonden is (bijv. 100 km/h tussen 6 en 9 uur) én welke boete de weggebruiker krijgt wanneer hij deze overtreedt.
- De beschikbaarheid van real-time OV informatie heeft tal van nieuwe OV-apps opgeleverd. Sinds kort is het ook mogelijk om met Google Maps een OV-reis te plannen op basis van actuele informatie. Niet alleen vertragingen worden meegenomen in het actuele reisadvies, ook wanneer de trein uitvalt zal Google Maps het reisadvies hierop aanpassen. Nederland is het eerste land waar Google Maps deze service uitrolt.

Ik realiseer me dat ik opereer in een fase en proces waarin effecten en tempo in een aantal gevallen moeilijk te voorspellen zijn. Een aantal vragen is nu nog niet te beantwoorden en zal gaandeweg beantwoord moeten worden:

- Hoe snel gaan technologische innovaties en hoeveel invloed heeft Nederland daarop? Hoe ontwikkelt de markt zich?
- Wat is de invloed van thema's als privacy, security en aansprakelijkheid op de snelheid van de ontwikkelingen en de acceptatie door weggebruikers?
- Hoe geven we de publieke verantwoordelijkheid in een publiek-privaat samenspel vorm? En hoe ziet deze verantwoordelijkheid eruit?
- Wat zijn de effecten van zelfrijdende voertuigen en zgn. platoonvorming van vrachtvervoer voor inrichting van de fysieke weginfrastructuur?
- Welke betekenis heeft de informatisering van het verkeerssysteem voor de toekomstige (publieke) infrastructuur en bijbehorende investeringen?

Bij deze onzekerheden hoort een wendbare rol van overheden. Cruciaal onderdeel van primaire processen wordt de vaardigheid om snel aan te passen aan omstandigheden. Dat doe ik door samen met de markt, kennisinstellingen en andere overheden te leren van projecten op de korte termijn en op basis daarvan te beslissen over het vervolg.

Tot slot

Met mijn aanpak verwacht ik een sprong mogelijk te maken richting een nieuwe generatie voertuigen en infrastructuur en een nieuwe invulling van mobiliteit. In deze ontwikkeling staat het perspectief van de wegge-

bruiker centraal. Immers, als die beter wordt bediend, wordt ook het collectieve belang gediend. Daarom stimuleer ik de innovatiekracht van de markt, met voldoende aandacht voor mijn publieke verantwoordelijkheid.

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