

Vergaderjaar 2022–2023

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 375**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 november 2022

Middels deze brief wordt uw Kamer, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, geïnformeerd over een aantal onderwerpen op het terrein van digitalisering en voertuigtoelating. In deze brief wordt specifiek ingegaan op i) de geschiktheid van onze infrastructuur voor automatisering, ii) de stand van zaken van de toezegging aan Kamerlid Van Ginneken (D66) tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april jl.<sup>1</sup> over de Intelligente Snelheidsassistent en iii) de evaluatie van het programma Mobility as a Service (MaaS).

### **Geschiktheid infrastructuur voor automatisering**

Onder de herziene General Safety Regulation (hierna: GSR) worden enkele rijhulpsystemen gefaseerd verplicht gesteld in voertuigen in Europa. Uw Kamer is hierover in juli dit jaar geïnformeerd<sup>2</sup>. Het betreft onder andere Intelligente Snelheidsassistent (ISA) en rijstrookassistentie (Lane Keep Assist: LKA). Vanwege deze verplichting is de verwachting dat een steeds groter aandeel van het totale Nederlandse wagenpark uitgerust is met rijhulpsystemen. Van deze rijhulpsystemen hebben met name ISA en LKA een afhankelijkheid van de infrastructuur. Voor wat betreft de fysieke infrastructuur bepaalt de GSR dat lidstaten ertoe aangespoord worden om betere prestaties van ISA-systemen in reële rijomstandigheden mogelijk te maken. Dit kan door te zorgen voor de correcte plaatsing van expliciete numerieke snelheidsborden langs straten en wegen en daarnaast het begin en einde van alle snelheidszones, autowegen en autosnelwegen duidelijk met borden te markeren.

Zoals eerder aangegeven<sup>3</sup> wordt in 2022 en 2023 onderzocht of het opportuun is om de Nederlandse standaarden voor wegbelijning en

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1002.

<sup>2</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 353.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 336.

bebording aan te passen voor het goed functioneren van LKA en ISA. Dit jaar is onder andere onderzocht in welke mate de plaatsing van verkeersborden en de gebruikte verkeersborden in Nederland tot verwarring kunnen leiden. Uit een eerdere rapportage van het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) blijkt namelijk dat voertuigen in bepaalde situaties de verkeersborden op bijvoorbeeld parallelwegen kunnen detecteren, waardoor de weggebruiker de verkeerde maximumsnelheid in het voertuig te zien krijgt<sup>4</sup>. Daarnaast is gebleken dat ook onderborden met tekst moeilijk te lezen zijn voor rijkhulpsystemen. Uit het onderzoek dat dit jaar is uitgevoerd is gebleken dat het aanpassen van deze verwarrende situaties voor rijkhulpsystemen in Nederland naar schatting maximaal 10 miljoen euro kost<sup>5</sup>. De situaties doen zich voor op het hoofdwegennet en op het onderliggende wegennet. Ik ga in overleg met decentrale wegbeheerders om te bespreken hoe we deze verwarrende situaties kunnen wegnemen. Het aanpassen van de wegbelijning voor het goed functioneren van LKA in de reguliere beheers- en onderhoudsplannen leidt naar verwachting niet tot significant hogere kosten.

### **Intelligente Snelheidsassistent (ISA)**

Bij brief van 8 juli jl.<sup>6</sup> is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de visie op ISA waarover in het commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april jl. is gesproken. Hierbij is toegezegd dat een visiedocument wordt opgesteld die in het najaar met uw Kamer wordt gedeeld. De eisen die in de cyberregelgeving zijn opgenomen, heeft de totstandkoming van deze visie echter vertraagd waardoor het visiedocument begin 2023 met uw Kamer wordt gedeeld. In de visie zet het ministerie in op het volgende:

- dat ISA de verkeersveiligheid bevordert, mits voldaan wordt aan de randvoorwaarden.
- dat de «basis op orde» krijgen de hoogste prioriteit moet hebben, zodat het systeem goed functioneert, en ook de gebruiker een positieve attitude naar het systeem heeft en het systeem niet zal uitschakelen.
- dat de fabrikant verantwoordelijk is voor het behalen van een minimaal betrouwbaarheidsniveau tijdens een gespecificeerde test in reële rijomstandigheden, maar dat er in het kader van verkeersveiligheid, waar mogelijk, actie ondernomen kan worden door wegbeheerders.
- dat er gezamenlijk leerdoelen bepaald moeten worden op basis van enkele randvoorwaarden.
- dat er gezamenlijk eventuele vervolgstappen bepaald moeten worden.

### **Evaluatie Mobility as a Service programma**

Mobility as a Service (MaaS) geeft de reiziger meer keuzevrijheid. Met een MaaS applicatie kan een reiziger alle vervoermiddelen vinden, plannen, boeken en betalen. Dat is belangrijk omdat een steeds voller netwerk en verstedelijking vraagt om flexibiliteit. Daarnaast willen we vaker andere keuzes maken in ons reispatroon om bij te dragen aan duurzaamheid. De auto, de fiets, het OV, maar ook deelmobiliteit of taxi vormen een steeds veelzijdiger mobiliteitsaanbod. Het maken van een samengestelde ketenreis wordt eenvoudiger omdat MaaS applicaties al deze vormen van vervoer met elkaar koppelen. MaaS kan er ook voor zorgen dat vraag en

<sup>4</sup> Rapportage LVMB actie 1 onderzoeksvraag 1 v1.0.pdf | Dutch Mobility Innovations, raadpleegbaar via [www.dutchmobilityinnovations.com](http://www.dutchmobilityinnovations.com).

<sup>5</sup> Infrastructuur gereed voor slimme voertuigen, Kostenraming aanpassen markering en snelheidsborden, 2022, raadpleegbaar via [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1017.

aanbod van mobiliteit dichterbij elkaar toe komt op basis van actuele vraag, tijdstip, route, reismotieven en individuele voorkeuren.

De afgelopen jaren heeft het Ministerie van IenW samen met zeven decentrale overheden met het programma MaaS ingezet op het versnellen van de implementatie van MaaS als middel om mobiliteit slimmer en duurzamer te maken. Daarover bent u ook eerder geïnformeerd.<sup>7, 8</sup> Het programma MaaS wordt eind dit jaar afgerond. Dit najaar heeft het Ministerie van IenW samen met betrokken overheden en bedrijven een evaluatie uitgevoerd om enerzijds vast te stellen wat het programma heeft opgeleverd en anderzijds om te bepalen wat er nodig is om MaaS verder tot ontwikkeling te laten komen. Het rapport met de evaluatie is conform toezegging op 14 september jl. aan uw Kamer bijgevoegd bij deze brief<sup>9</sup>.

### *Resultaten van het programma*

Om de ontwikkeling van MaaS aan te jagen en te faciliteren is er door het Ministerie van IenW en de decentrale overheden in 2017 voor gekozen om te starten met een programma. Het programma heeft geresulteerd in zeven pilots. Iedere pilot had een eigen doel(groep), maar allemaal hanteren ze dezelfde uitgangspunten, standaarden en randvoorwaarden onder dezelfde raamovereenkomst.

De evaluatie laat zien dat het programma MaaS een aantal zaken in gang heeft gezet. Er zijn acht werkende MaaS applicaties ontwikkeld<sup>10</sup>. De COVID-pandemie heeft een remmende werking gehad op het gebruik van de applicaties door sterk verminderde reisbewegingen. De afgelopen maanden neemt het gebruik van MaaS applicaties sterk toe. Het gebruik van de applicaties verschilt per pilotregio en dienstverlener en varieert van apps die 1000 keer gedownload zijn tot apps die meer dan 150.000 keer gedownload zijn.

### *Inzichten en belemmeringen*

Door het beproeven van MaaS in de praktijk is nu meer inzicht in de toegevoegde waarde van MaaS, maar ook in de belemmeringen voor verdere groei en ontwikkeling. Uit de evaluatie is gebleken dat het voor reizigers belangrijk is te beschikken over alle OV-tickets welke ook binnen het reguliere OV te koop zijn. Zo hoeven zij niet via verschillende kanalen onderdelen van een ketenreis te boeken. Een gelijk speelveld is nodig waarin MaaS dienstverleners een business case kunnen maken, OV tickets gemakkelijker kunnen aanbieden, en daarbij een gelijkwaardige behandeling krijgen. Om schaal te creëren dienen meer OV-partijen en deelmobiliteitsaanbieders zich aan te sluiten op MaaS dienstverleners. Daarnaast is er toezicht en beslechting van marktgeschillen gewenst om zorg te dragen dat partijen goed en op eerlijke wijze met elkaar samenwerken. In het programma zijn eerste maatregelen genomen en condities gecreëerd om deze belemmeringen weg te nemen. Tegelijkertijd wordt in de evaluatie ook geconcludeerd dat het daadwerkelijk wegnemen van belemmeringen nog grotendeels moet plaatsvinden. Daar is een samenwerking van overheden en MaaS dienstverleners voor nodig.

<sup>7</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 260.

<sup>8</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 336.

<sup>9</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 780.

<sup>10</sup> De volgende MaaS applicaties zijn met behulp van het programma MaaS ontwikkeld: Amaze, Gaiyo, Goan!, Via-GO, 9292 Moves, Turnn, Glimble, Tranzer.

### *Eerste maatregelen*

Er zijn met behulp van het programma een aantal condities gecreëerd om die belemmeringen weg te nemen. Zo zijn er met behulp van het programma standaarden ontwikkeld voor het opzetten van contracten en het uitwisselen van data. Door deze standaarden kunnen partijen gemakkelijker en efficiënter samenwerken. Om het beheer en de ontwikkeling van deze MaaS standaarden te borgen is er een Strategic Committee aangesteld, die wordt ondersteund door het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata.

Om duidelijk te maken wat de meerwaarde van een gemeenschappelijke datastandaard voor MaaS is, is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd. Dit onderzoek is recent afgerond en is bijgevoegd bij deze brief.

Het rapport concentreert zich op de toegevoegde waarde van (internationale) data-standaarden. Daardoor kunnen mobiliteitsdiensten makkelijker multimodaal worden ontsloten. In het rapport wordt duidelijk dat MaaS standaarden een positieve maatschappelijk waarde geven, voor marktpartijen mist de business case op korte termijn vaak en daarom is het nuttig om als overheid de ontwikkeling van deze standaarden te faciliteren.

Sinds 1 januari 2022 zijn de MaaS-waardigheidseisen onderdeel van alle OV-concessies. Deze eisen zorgen ervoor dat het aanbod van OV in MaaS applicaties steeds beter wordt. Het gaat bijvoorbeeld om de bredere beschikbaarheid van tarieven van het OV voor derden of afspraken over de uitwisseling van data. Bovendien zijn er binnen de pilots instrumenten ontwikkeld die het eenvoudiger maken om grensoverschrijdende reizen met verschillende vervoerders te boeken, betalen en uit te voeren via applicaties.

Marktontwikkeling van MaaS gaat door, de markt blijft bestaande apps en mobiliteitsdiensten doorontwikkelen en nieuwe diensten zijn in voorbereiding. De afgelopen jaren zijn er veel leerervaringen opgedaan in het MaaS programma. Regionale overheden hebben zicht gekregen op de werking van MaaS, en geven aan de verdere groei en ontwikkeling van MaaS nodig te hebben voor het realiseren van hun ambities met betrekking tot verduurzamen van (stedelijke) mobiliteit en stedelijke verdichting. Inzet van overheden richting de mobiliteitsmarkt van OV, deelmobiliteit, hubs en MaaS lijkt wenselijk.

De komende tijd zal lenW dit samen met decentrale overheden verder vormgeven, mede op basis van deze evaluatie. Het afgelopen jaar is het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata opgericht waarin overheden, OV-bedrijven en marktpartijen multimodale informatie onderbrengen zodat deze makkelijker gedeeld kan worden<sup>11</sup>. Daarnaast is in de verzamelbrief Duurzaam Vervoer van 23 juni jl. aan uw Kamer toegezegd u over het nationaal samenwerkingsprogramma deelmobiliteit nog dit jaar te informeren<sup>12</sup>. De Kamer wordt over de overige vervolgacties in het voorjaar van 2023 verder geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

---

<sup>11</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 336.

<sup>12</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 352.