

## **Bijlage 1: Stand van zaken proef 'de Rijassistent'**

In 2006 is binnen het project 'Wegen naar de Toekomst' de proef 'de rijassistent' afgerond. In deze proef reden 19 automobilisten gedurende vijf maanden in een auto uitgerust met een ACC (adaptive cruise control) en LDW (lane departure warning). De ACC houdt automatisch afstand tot de voorligger en tot de door de bestuurder ingestelde snelheid en LDW geeft de bestuurder een waarschuwing bij het verlaten van de rijstrook. Beide rijtaak-ondersteunende systemen zijn dus niet plaatsafhankelijk. De resultaten van de proef zijn overwegend positief. Met name ACC wordt als zeer comfortabel ervaren. De pilot geeft de indicatie dat er 8% minder ongevallen op snelwegen en secundaire wegen zouden plaatsvinden als iedereen in Nederland gebruik zou maken van ACC en LDW. Dit lijkt niet gepaard te gaan met een verminderde doorstroming. Het brandstofgebruik is tijdens de proef met gemiddeld 3% gedaald en de daarmee gepaard gaande emissies met gemiddeld 5%.

Een brede toepassing van rijtaakondersteunende systemen in het algemeen is afhankelijk van de mate waarin die systemen vanuit de auto-industrie daadwerkelijk leverbaar zijn. Zo is de ACC uit de proef Rijassistent op dit moment alleen als optie leverbaar op de duurdere modellen van enkele automerken en vergt het tijd voordat de consumentenvraag hiervoor goed op gang komt.

Daarnaast zijn sommige hulpmiddelen nog niet ver genoeg ontwikkeld om een brede toepassing te versnellen. Zo is bijvoorbeeld de werking van ACC bij lagere snelheden nog niet optimaal omdat het systeem (nu nog) vooral bedoeld is voor buiten de bebouwde kom.

Op dit moment zijn er geen concrete plannen voor verdere vervolgprouven, zoals het op grote schaal toe te (laten) passen van de systemen uit de proef de Rijassistent. De resultaten van de proef de Rijassistent zijn ingebracht bij Europese gremia in het kader van de ontwikkeling van meer geïntegreerde concepten, bekend onder "Intelligent Transport Systems" (ITS).

Wel wordt uit het oogpunt van voorbeeldwerking en "launching customership" op dit moment nagegaan welke rijtaakondersteunende hulpmiddelen nu al in aanmerking komen voor toepassing op de voertuigen van Verkeer en Waterstaat en andere departementen.

## **Bijlage 2: Schriftelijke reactie op de aanbevelingen van het rapport 'Ga toch fietsen? Zorg voor stalling!'**

Vanuit de SP is met het oog op de jaarlijkse groei van het aantal treinreizigers een inventarisatie van fietsenstallingen opgesteld, waarin een zestal aanbevelingen is opgenomen. Hieronder is ingegaan op deze aanbevelingen.

- Aanbevelingen 1 (breng tekort aan stellingen in kaart), 2 (plaats extra rekken bij en 6 (maak een vervolgplan op 'Ruimte voor de Fiets').

In het rapport wordt terecht opgemerkt dat er bij een aantal stations te weinig stallingsruimte is voor de fiets. De vraag naar fietsenstallingen op stations is in de afgelopen jaren onverwacht sterk gestegen. Door het programma 'Ruimte voor de Fiets' is er inmiddels wel meer stallingsruimte bij stations beschikbaar, maar wellicht is dit nog onvoldoende. Derhalve heb ik aan ProRail gevraagd om de bezetting van de stationsstallingen te inventariseren.

Inmiddels heeft ProRail een plan van aanpak voor de 'Monitor Fietsenstallingen 2007' opgesteld. ProRail gaat onderzoeken of alle fietsenstallingen bij stations nog aan de capaciteitsbehoefte voldoen. De resultaten van het onderzoek van de heer Roemer worden betrokken bij het onderzoek van ProRail. Ik verwacht de eerste resultaten van dit onderzoek in februari 2008 te ontvangen. Op basis van die resultaten wordt besloten of, en zo ja hoe, de capaciteit van de stationsstallingen wordt uitgebreid en wat de hieraan verbonden kosten zijn. Hierover verwacht ik u in het voorjaar van 2008 te informeren en kan dan ook duidelijkheid geven over een mogelijk vervolg van het programma 'Ruimte voor de Fiets'.

Aantrekkelijke en veilige fietsenstallingen spelen een rol bij het verwezenlijken van de 5% groei-ambitie. Ik deel de opvatting van de heer Roemer dan ook dat bij groei van het aantal reizigers de capaciteit van stationsstallingen niet achter mag blijven. Bij het maatregelenpakket dat wordt opgesteld om de 5% groei te faciliteren wordt dan ook naar de gehele mobiliteitsketen gekeken en wordt bezien waar de beschikbare middelen worden ingezet.

- Aanbeveling 3 (haal regelmatig zwerf- en weesfietsen weg)

Bij grotere stations wordt soms tot 20% van de stallingscapaciteit in beslag genomen door zwerf- of weesfietsen (fietsen in de stalling die niet gebruikt worden). De gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor het verwijderen van zwerffietsen. Hierin kiezen gemeenten hun eigen aanpak die mede wordt bepaald door de ernst van het probleem en de prioriteit die aan het probleem wordt gegeven. Door het opruimen van zwerffietsen kunnen gemeenten dus het stallingentekort op de korte termijn beperken. Gelukkig zijn er al diverse steden die een effectieve zwerffietsenaanpak hebben geïntroduceerd, zoals bijvoorbeeld in Amsterdam, Groningen en Zwolle.

Ik zal, ondermeer in het kader van het Urgentieprogramma Randstad, aandacht vragen voor dit onderwerp bij de gemeenten.

- Aanbeveling 4 (richt stationsgebieden opnieuw in)

De gekozen inrichting van stationsgebieden hangt onder meer af van toegankelijkheid van het station, de sociale veiligheid en de voorzieningen. Dit punt wordt specifiek onder de aandacht van ProRail gebracht.

- Aanbeveling 5 (maak gratis bewaakte fietsenstallingen mogelijk)

De exploitatie van de bewaakte fietsenstallingen bij NS wordt nu vaak uitgevoerd door de NS. Er zijn echter ook andere exploitatiemogelijkheden zoals bijvoorbeeld de stallingen van 'Bicyclette' of gemeentelijke stallingen. Andere exploitatiemogelijkheden zullen echter altijd moeten voldoen aan de regelgeving voor staatssteun en concurrentie.